Streifzüge durch Ost- und Süd-Afrika

Moritz Schanz

Harvard College Library

BOUGHT WITH INCOME

FROM THE BEQUEST OF

HENRY LILLIE PIERCE

OF BOSTON

Under a vote of the President and Fellows
October 24, 1898

Feb. 26, 1902.

Digitized by Google

Digitized by Google

Streifzüge

durch

Ost- und Süd-Afrika.

Digitized by Google

Aus dem Lande der Suaheli III.

Streifzüge
durch
Ost- und Süd-Afrika.

Bilder
aus

Britisch-, Deutsch- und Portugiesisch-Ostafrika, Zanzibar, den Komoren, Madagaskar, Réunion, Mauritius, Natal, Transvaal, Oranjefreistaat, Rhodesia und Kapkolonie.

Von
Moritz Schanz.

Berlin W. 10.
Deutscher Kolonial-Verlag.
(G. Meinecke)
1900.

Digitized by Google

Afr 609.00
~~I, 6158~~

HARVARD COLLEGE
FEB 26 1902
LIBRARY.
Pierce fund.

Digitized by Google

Vorwort.

Die nachfolgenden anspruchslosen Schilderungen machen keinen Anspruch auf wissenschaftlichen Werth, sondern suchen nur in gedrängter Form auf Grund offizieller Berichte und eigener Anschauung ein allgemeines Bild über Länderstriche zu geben, welche erst seit wenig mehr als einem Jahrzehnt und gerade in der Letztzeit die Aufmerksamkeit weiterer Kreise auf sich gezogen haben.

Den wirthschaftlichen Verhältnissen der verschiedenen Länder und der Betheiligung unserer Landsleute an deren Aufschließung und Entwickelung ist dabei besondere Beachtung geschenkt worden, und auch der Reisende, welcher diese Gegenden selbst zu besuchen wünscht, findet in dem Buche vielleicht einige praktische Winke.

Chemnitz, Dezember 1899.

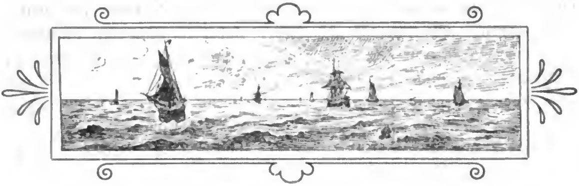
Moritz Schanz.

Digitized by Google

Inhalts-Verzeichniß.

Reise-Gelegenheiten und Ausreise 1.
Geschichte Ostafrikas 4.
Britisch-Ostafrika: Allgemeines 6. — Uganda 7. — Mombassa 8. — Die Uganda-Bahn 9.
Deutsch-Ostafrika: Geschichte 11. — Land und Leute 13. — Bodengestaltung 14. — Verwaltung 14. — Missionen und Schulen 16. — Wirthschaftliche Entwicklung 17. — Arbeiterverhältnisse 19. — Verkehrswesen 20. — Handel 23. — Etat 25. — Tanga 25. — Dar-es-Salam 29.
Sansibar: Allgemeines 34. — Die Hauptstadt 35. — Handel 39. — Bevölkerung 40. — Tippu Tipp 42. — Sklavenfrage 44.
Komoren: Großkomoro 45. — Anjouan 46. — Mayotte 47.
Madagaskar: Allgemeines 48. — Majunga 52. — Nossi-Bé 57. — Diego Suarez 59. — Tamatave 61.
Réunion: Allgemeines 66. — Der Hafen Pointe des Galets 67. — Hauptstadt St. Denis 69. — Sanatorium Salazie 72.
Mauritius: Allgemeines 74. — Hafen Port Louis 76. — Curepipe 78. — Pamplemousses 80. — Kulturen 81.
Portugiesisch-Ostafrika: Allgemeines 83. — Kolonialgesellschaften 85. — Mosambik 86. Quelimane und Sambesi-Verkehr 88. — Chinde — Schire — Nyassaland 88. Beira 89. — Bahn nach Rhodesia 91. — Delagoa-Bai 92. — Lourenzo Marques 93. — Katembe-Konzession 95. — Kaffern 96. — Delagoa-Bahn 97. — Ausflug nach Barberton in Transvaal 98.
Swasiland 102.
Südafrika: Allgemeines und Geschichte 104.
Natal: Allgemeines 110. — Hafenplatz Durban 113. — New-Germany 117. — Die Hauptstadt Pietermaritzburg 117. — New-Hannover 118. — Besuch beim Kaffernhäuptling Tetelefu 119.
Südafrikanische Republik: Allgemeines 122. — Die Goldstadt Johannesburg 127. — Goldgewinnung 134. — Die größte Dynamitfabrik der Welt 143. — Die Hauptstadt Pretoria 144. — Präsident Krüger 146. — Charakteristik der Buren 147. — Beschwerden der Ausländer 150.
Oranje-Freistaat: Allgemeines 151. — Die Hauptstadt Bloemfontein 157. — Fahrt nach East-London 160.
Kapkolonie: Allgemeines 161. — East-London 168. — King Williams-Town und die in der Umgebung lebenden Deutschen 170. — Pieri Busch 177. — Bayerische Mission 178. — Grahamstown 181. — Port Alfred 181. — Port Elizabeth 182. — Bedeutung der Deutschen 183. — Kimberley 185. — Diamantgewinnung 187. — Betschuanaland und Rhodesia 191. — Die Chartared-Company 195. — Kapstadt 199. — Um den Tafelberg herum 203. — Cecil Rhodes 204. — Constantia 207. — Deutschthum 210. — Das holländische Element in der Kapkolonie 213.
Bedeutung einiger niederdeutsch-afrikanischer Grundworte 216.
Entfernungen 217.

Digitized by Google



Streifzüge
durch Ost- und Südafrika.

Wer Eile hat, nach Südafrika zu gelangen, wird die sich wöchentlich ablösenden, vorzüglich eingerichteten und bis zu 10000 Tons großen Dampfer der beiden englischen Postlinien benutzen, der 1853 gegründeten Union Steam Ship Company oder der ihr seit 1873 erwachsenen Concurrenzlinie der Castle Mail Packets Company, deren schnellere Dampfer die 6000 Meilen zwischen Southampton und Kapstadt in 16 Tagen zurücklegen und auf ihrer Ausreise eine oder zwei der Inseln Madeira, Gran Canaria und St. Helena, auf der Rückreise zuweilen Ascension anlaufen. Demjenigen aber, dessen Zeit es erlaubt, ist zu empfehlen, die weit interessantere und abwechslungsreichere Route durch den Suezkanal über Ostafrika zu wählen und dazu einen Postdampfer der Deutschen Ostafrika-Linie zu benutzen. Wie in einem Kaleidoskop wechseln die Bilder auf dieser Reise, welche häufig durch Anlaufen von Häfen unterbrochen wird und deren Cours meist der Küste entlang führt, sodaß es der Tage, an denen nur Himmel und Wasser zu sehen sind, nicht viele giebt. Die Reisedauer von Berlin über Neapel nach der Delagoa-Bai — Seereise 5900 Meilen — beträgt auf dieser Linie z. B. allerdings noch 29 Tage, wird aber bei den fortwährenden Verbesserungen, welche die Hamburger Gesellschaft angesichts des erfreulichen Aufschwungs im deutschen Afrika-Verkehr allmählich einzuführen bestrebt ist, bald beschleunigt werden.

Als die 1890 gegründete Deutsche Ostafrika-Linie für 10 Jahre mit einer jährlichen Reichsunterstützung von 900000 Mark ausgerüstet wurde, verpflichtete sie sich nur zu vierwöchentlichen Fahrten durch 1600 Tons große Schiffe mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von $10^1/_2$ Meilen in der Stunde. Ohne Subventionserhöhung hat die Linie aber allmählich weit mehr als diese übernommenen Verpflichtungen geleistet, nämlich vierzehntägigen Dienst eingeführt, Dampfer bis zu 5300 Tons und einer Schnelligkeit von 12 Meilen eingestellt und 1899 einen neuen Passagierdampfer von 7000 Tons und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 14 Meilen bei Blohm & Voß in

Digitized by Google

Hamburg in Auftrag gegeben, um den erhöhten Anforderungen des Betriebs zu entsprechen. Ein betreffs schnellerer Fahrt in Aussicht genommener Subventionscontract mit der Transvaalregierung, welcher der deutschen Linie die Mehrzahl der Passagiere für die Südafrikanische Republik gesichert haben würde, mußte wegen der Ungunst der Verhältnisse z. Z. leider zurückgestellt werden. Um Frachten und Passagen auf zahlender Höhe zu halten, ist die deutsche Linie mit den beiden großen englischen zu einem Ringe zusammengetreten, welcher das Arbeitsfeld an der afrikanischen Ostküste bislang derart theilt, daß erstere nicht südlich von Durban, letztere nicht nördlich von Beira verkehren. Nach Ablauf des jetzigen Contracts mit der Reichsregierung sind indessen verschiedene Aenderungen geplant, so soll die Subvention auf 1 200 000 Mark erhöht und dafür auch ein vierwöchentlicher direkter Dienst von Hamburg über Westafrika nach dem Kapland eingerichtet werden. Während die Ausfracht auf unserer deutschen Ostafrika-Linie befriedigt, ist die Rückfracht bislang leider ungenügend, da es an einem Massen-Exportartikel für Deutschland fehlt; die hier in Frage kommenden Stapelproducte, Kopra- und Erdnüsse gehen nämlich meist nach Marseille und deshalb läuft auch die deutsche Linie auf ihrer Rückreise einmal im Monat diesen französischen Hafen an.

Der Passagepreis erster Klasse von London oder Southampton beträgt nach Kapstadt 39, nach Durban 44 Guineas = 950 Mark, mit der deutschen Linie von Hamburg nach Durban 900, von Neapel, dem gewöhnlichen Einschiffungshafen, nach Durban 750 Mark.

Ich schiffte mich am 20. Juli 1898 in Hamburg auf dem Dampfer „Bundesrath“ Capitän Asthausen ein. In den Passagierhallen auf den Tender wartend, der uns an Bord des im Strome liegenden Dampfers bringen sollte, hatte ich vor Verlassen deutschen Bodens noch Gelegenheit, mich der Aufmerksamkeit unserer Hafenpolizei zu erfreuen, insofern ein ziemlich schäbig in Civil gekleidetes Individuum, das sich als Geheimpolizist auswies, mich mit der Aufforderung überfiel, meine Legitimationspapiere vorzulegen. Meine Bemerkung, daß dieselben wohlverpackt in meinen Koffern schon an Bord seien und ihm dort zur Verfügung ständen, erledigte allerdings die Sache sofort, „denn man sähe sich ja seine Leute an“, aber in einem modernen Staat ärgert man sich doch über diese mittelalterliche Inspizierung, die bei des Nachts ausgehenden Dampfern selbst vor den Kabinenthüren schlafender Damen nicht Halt macht. Ich möchte sehr bezweifeln, daß die von der deutschen Hafenpolizei dem anständigen und harmlosen Publikum auferlegten Belästigungen im Einklang stehen mit den durch dieses System erzielten Erfolgen, denn wer Ursache hat, das Auge der deutschen Polizei zu scheuen, kann ja leicht genug uncontrollirt über Holland oder Belgien auswandern.

Der „Bundesrath“ ist einer der kleinsten und ältesten Dampfer der Deutschen Ostafrika-Linie, 2600 Tons groß und mit 1600 Pferdekräften durchschnittlich nur etwa 11 Meilen in der Stunde fahrend. Die Einrichtung ist einfach aber freundlich, die Kost schmackhaft, die Bedienung besonders gut.

Digitized by Google

Der weitgetriebene und meinem Geschmack nach zuweilen übertriebene Luxus der New-York-Dampfer fehlt allerdings auf der Deutschen Ostafrika-Linie, aber man fühlt sich auf derselben behaglich und allen berechtigten Ansprüchen wird voll Genüge geleistet. Die neueren Dampfer sind übrigens ganz elegant.

Die Fahrt über Antwerpen und Lissabon, wo ein Aufenthalt von je zwei Tagen genommen wird, gab bequeme Gelegenheit zu Abstechern nach Brüssel, bezw. dem romantischen Bergschloß Cintra und am 14. Tage kamen wir in Neapel an; um Zeit zu sparen und die Reise über die gefürchtete Bai von Biscaya zu vermeiden, kommen die meisten Passagiere für Ostafrika und ebenso die Post erst hier an Bord. Auf den blauen Wogen des Mittelmeeres trägt uns der Dampfer dann in weiteren vier Tagen nach dem Völker-Babel Port Said am Eingang des berühmten, oft beschriebenen Suezkanals, bei dessen Durchfahrt ich auch diesmal wieder die täuschenden Bilder einer in der Mittagshitze über der Sandwüste flimmernden Fata Morgana bewundern konnte. Der Aufenthalt bei Suez am südlichen Ausgang des Kanals dauerte nur eine Stunde und eine weitere Fahrt von fünf Tagen führte sodann durch das rothe Meer mit seinen wilden Bergufern und Inselgruppen und durch die Bab el Mandeb-Straße nach Aden. Hatte ich auf meiner Rückreise von Ostasien vor wenigen Monaten im Norden des rothen Meeres eine so kühle Temperatur angetroffen, daß man heißen Grog geeisten Getränken vorzog, so kamen jetzt letztere wieder zu ihrem vollen Rechte. Auch die englische Kohlen- und Militärstation Aden mit ihrer Fremdenniederlassung am Ufer der felsigen, vulkanischen Halbinsel und mit ihrer von wildzerrissenen Kraterwänden umgürteten Eingeborenen-Stadt bietet dem Neuling des Interessanten genug; tritt er doch hier in eine neue Welt ein. Eine Anzahl unserer Heizer, Araber, Halbaraber und Somalis, welche bei bescheidenen Ansprüchen willige und gute Arbeiter sind und auf jeder Reise gewechselt werden, verläßt uns hier, während wir ostwärts steuern.

Am nächsten Tage passiren wir das der Gestalt eines ruhenden Löwen gleichende Felskap Guardafui, die östlichste Spitze Afrikas, acht Stunden später das steil abfallende Sandsteinplateau von Ras Hafun, und da gerade zu dieser Zeit unter beträchtlichem Temperaturfall und mit hoher Dünung der Monsun einsetzte, so hielten wir weiterhin etwa 150 Meilen von der gefährlichen Küste ab, in deren Nähe die Strömung am stärksten aufzutreten pflegt. Leuchtthürme zwischen Aden und Deutsch-Ostafrika fehlen z. B. noch überall.

Am 19. August wurde der Aequator passiert und am 22. frühmorgens näherten wir uns Mombassa, dem zukunftsvollen Haupthafenplatz von Britisch-Ostafrika. Etwa eine Meile von der niedrigen, dichtbewaldeten Küste entfernt zieht eine lange, weiße Schaumlinie von sich brechenden Wellen dem Ufer entlang, ein gefährliches Korallenriff markirend, auf dem erst vor Kurzem ein norwegisches Schiff aufgelaufen war. Zu diesem gefährlichen Fahrwasser tritt eine starke Strömung als weitere Erschwerung und die durch drei Hügel gekennzeichnete Anfahrt von Mombassa, durch kein Leucht-

Digitized by Google

feuer und nur durch eine Boie markirt, erfordert sehr ortskundige Schiffer. Mombassa liegt an der Ostseite einer kleinen gleichnamigen Koralleninsel ganz nahe dem Festlande und der nördliche Wasserarm, der Stadt gegenüber, bildet z. Z. den Hafen; derselbe besitzt nur eine Boie zum Festmachen und ist zwischen seinen 30 – 50 Fuß hohen Steilufern so schmal, daß er dem Manoeuvriren der Schiffe große Schwierigkeiten bereitet, während der bislang nicht benutzte Südarm Kilindini breiter ist und den Dampfern jederzeit Drehen gestattet. Der Unterschied in der Wasserhöhe zwischen Ebbe und Fluth beträgt in Mombassa 12 Fuß und hier, wie in allen Häfen Ostafrikas bis nach Durban hinunter, sind Lade- und Löscheinrichtungen bislang so primitiv, daß die auf allen Dampfern der Deutschen Ostafrika-Linie mitgeführten Dampfpinassen zum Schleppen der Leichter und zum Verkehr mit dem Lande fast ununterbrochen in Thätigkeit sind und sehr werthvolle Dienste erweisen.

An der Spitze der Insel liegen zunächst, in indischem Bungalow-Stil aufgeführt, das Lazarett, die Beamtenwohnungen, der nette englische Club, dann folgt ein mächtiges, 1635 von den Portugiesen erbautes Fort, verfallen, aber freundlich weiß übertüncht, über welchem die glattrothe Fahne des Sultans von Sansibar weht und das jetzt als Gefängniß eingerichtet ist, dessen Sträflinge theilweise Ketten zwischen den Füßen tragen. Unser Dampfer ankert dem einfachen Zollhaus und dem Geschäftsviertel der Inder und Araber, dem eigentlichen Kerne der Stadt gegenüber. Die Häuser hier sind Massivbauten, während weiterhin, in Cocospalmen eingebettet, die ärmlichen weißgetünchten Negerhütten aus Muschelkalk mit Palmblattdach folgen. Auf der Nordseite des gewundenen Wasserarmes liegt zwischen freundlichen Gärten und Palmenhainen Kiakoni oder Frère town, eine Station der Church of England Mission und den Hintergrund schließen die grünen Berge des Festlandes ab. Das Ganze bildet ein malerisches Tropenbild.

Ostafrika. Ehe wir landen, sei ein kurzer Rückblick auf die Entwickelung Ostafrikas gestattet, dessen sagenhafte Geschichte bis ins graue Alterthum zurückreicht. In der ältesten Zeit sind es zunächst die nördlichen Gebiete wahrscheinlich der Golf von Aden und das Somaliland, aus denen die Egypter Weihrauch, Myrrhen und Straußenfedern beziehen und auf den berühmten Reliefs von Dar-el-Bahr wird uns die große Handelsexpedition der Königin Hatschepsu in diese Gegenden anschaulich vorgeführt. Die Handelsbeziehungen der Länder um das rothe Meer, Arabiens und des persischen Golfs zu Ostafrika sind offenbar uralt. Allmählich drangen friedliche Händler weiter nach Süden vor, besonders angelockt durch den Goldreichthum Südafrikas. In diesem wahrscheinlich hinter dem heutigen Sofala gelegenen Gebiet, in dem wir wohl das alte Ophir zu suchen haben, fand schon in vorhistorischen Zeiten eine Ausbeutung des gelben Metalles statt, wie die großen Ruinen von Simbabye in Rhodesia beweisen, die schon von den Portugiesen des 16. Jahrhunderts erwähnt und 1871 von dem berühmten deutschen Mineralogen Carl Mauch wieder aufgefunden wurden. Ob betreffende Goldsucher

Digitized by Google

Phönizier, Babylonier oder Südarabier waren und ob sie dort dauernde Niederlassungen gründeten, ist bislang nicht festgestellt, aber sicher ist, daß schon um das Jahr 1000 vor Christi Salomon Hiram und die Königin von Saba ihre Flotten nach diesen Gegenden sandten, um Gold und andere Producte zu holen. Allmählich aber scheint die Kunde von dem Lande verloren gegangen zu sein und die Geschichte berichtet uns von Ostafrika erst wieder nach der Einführung des Islam, als um das Jahr 739 in Folge von Religionsstreitigkeiten auswandernde Südaraber die Somaliküste besiedelten. Daß auch schon damals ausgedehnter Sklavenhandel betrieben wurde, beweisen die vom Jahre 870 berichteten Beunruhigungen des Kalifats Bagdad durch große Schaaren schwarzer Sansibar-Sklaven. Persische Kolonisten besetzten durch Jahrhunderte viele Küstenorte bis nach Sofala hinunter und das um 975 von Einwanderern aus Schiras gegründete Kilwa Kisiwani hob sich bald zu großer Blüthe, nahm den ersten Rang an der ganzen Küste ein und monopolisirte im Speciellen den Goldhandel. Die alte Kilwa-Chronik führt bis zum Jahre 1507 46 Herrscher auf und alle Schilderungen aus dieser Zeit zeigen uns den Kulturzustand Ostafrikas bereits genau so, wie er noch heutigen Tages ist: man wohnte in Lehmhütten aus Stangenwerk mit Palmblattdächern, kleidete sich in lange weiße Gewänder, fuhr in den noch heute gebrauchten Tepe-Fahrzeugen mit Mattensegeln und baute Reis, Sorghum, Orangen und Cocospalmen, aber natürlich noch nicht die später aus Amerika eingeführten Wurzeln Manioc, Yams und Bataten.

Das Auftreten der Europäer kennzeichnet einen neuen Zeitabschnitt. Auf seiner Reise nach Kalikut berührte Vasco da Gama 1498 Mossambik, Mombassa und Melindi und Petro Alvarez Cabral gelangte 1500 als erster Europäer nach Kilwa. Obgleich Vasco da Gama im Jahre 1502 bei seiner zweiten Reise hier einen Vertrag schloß, sah sich der Vize-König von Indien Francisco d'Almeida doch gezwungen, Kilwa 1505 mit Sturm einzunehmen und die Portugiesen legten hier und in anderen ostafrikanischen Orten Handelscontore an, welche bei der großen Ausdehnung der portugiesischen Unternehmungen im Osten hauptsächlich als Verpflegungsstationen auf dem Seeweg nach Ostindien dienten. Handel mit Gold, Sklaven und Elfenbein kam nur nebenbei in Frage. Kilwa selbst wurde übrigens schon 1512 wieder aufgegeben und die Portugiesen beschränkten sich besonders auf Mossambik, Melindi, Sofala und später Mombassa. In der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts begann der Niedergang der portugiesischen Herrschaft, welche auch ihre ostafrikanischen Besitzungen rücksichtslos ausgebeutet hatte, bis die unterdrückten Bewohner sich 1660 mit Hülfe des Imam von Maskat erhoben, 1698 Mombassa eroberten und in wechselvollen Kämpfen alle Portugiesen nördlich von Kap Delgado endlich 1740 vertrieben. Damit begann der bekanntlich bis heute dauernde Einfluß der Araber aus Oman bezw. Maskat. Die Herrschaft des Imam blieb allerdings nicht immer unbestritten, sondern durch $1^1/_2$ Jahrhunderte ziehen sich durch innere Zwistigkeiten verschärfte Kämpfe der Statthalter gegen ihren Lehnsherrn. Unter dem im Jahre 1806

Digitized by Google

zur Regierung gelangten Seyid Said blühte der Handel auf, die 1818 auf Sansibar eingeführte Kultur der von den Mascarenen importirten Gewürznelken erwies sich als sehr lohnend und die Herrschaft der Maskat-Araber an der ganzen Küste Ostafrikas war fest begründet, als Seyid Said 1840 seine Residenz von Maskat nach Sansibar verlegte.

Inzwischen hatten sich um die Wende des Jahrhunderts die Beziehungen der Europäer zu Ostafrika neu belebt. Die Franzosen suchten in Kilwa Sklaven für ihre Besitzungen in Mauritius und Bourbon, gegen Ende des 18. Jahrhunderts finden wir britische Offiziere zu Vermessungen in Sansibar denen bald Kaufleute folgen, seit 1833 erscheinen sodann Amerikaner zum Walfischfang an der ostafrikanischen Küste und die Amerikaner sind auch die ersten, welche 1835 einen Handelsvertrag mit Sansibar schließen, dem solche mit England, Frankreich, Deutschland u. s. w. folgen. Bald richteten die Mächte dort auch Konsulate ein — das deutsche oder vielmehr hanseatische in 1858 — und von 1844 an beginnt mit der Ankunft unseres berühmten Landmanns Krapf die Zeit der Missionare und Reisenden. Schon im Jahre 1847 ward durch die Bemühungen der Engländer der Sklavenhandel nördlich von Brawa und 1875 an der ganzen Küste verboten. Verbreiteten Missionare und Forschungsreisende Kultur im Lande und trugen zur Kenntniß desselben bei, so traten in wirthschaftlicher Beziehung die Kaufleute in den Vordergrund und während Anfangs Sansibar nur vorübergehend von Handelsschiffen besucht wurde, gründete man hier später feste Niederlassungen, 1845 ankerte das erste deutsche Segelschiff in Mombassa und im selben Jahre sandten O'swald & Co. den ersten Segler von Hamburg nach Sansibar ab. Den ersten amerikanischen und englischen Niederlassungen in Sansibar folgten schon 1844 Deutsche, 1849 ließen sich O'swald & Co., Anfang der 50er Jahre Hansing & Co. hier nieder, denen später eine Reihe anderer deutscher Häuser folgte. Man importirte Baumwollstoffe, Perlen, Eisenwaaren u. s. w. und exportirte Elfenbein, Häute, Kopal, Nelken, Orseille, Schildpatt, Kopra, Oelfrüchte ꝛc. Niederlassungen an der Küste fehlten, ebensowenig unternahm man Expeditionen ins Innere oder Pflanzungen, während die Araber seit Jahren immer weiter ins Innere gedrungen waren, um Elfenbein und Sklaven zu gewinnen. Fast der ganze Kleinhandel aber lag in den Händen der Inder, Mohammedaner und Hindus (Banianen), die seit den ältesten Zeiten eine Reihe von Waaren direct aus Indien bezogen und deren engen Beziehungen zu Bombay man das noch heute in Ostafrika geltende indische Münzsystem verdankt. Durch ihre große Anspruchslosigkeit, Geschicklichkeit und verhältnißmäßige Kapitalkraft wurde Ostafrika wirthschaftlich und besonders im Geldmarkt abhängig von Indien und ist es heute noch.

Wieder ein neuer Zeitabschnitt für Ostafrika beginnt mit dem Erwerb territorialer Rechte seitens Deutschlands und Englands um die Mitte der 80er Jahre, von denen uns hier zunächst die letzteren interessiren.

Britisch-Ostafrika.

Der erste Theil des heutigen Britisch-Ostafrika wurde 1886 unter englisches Protektorat gestellt und seine Verwaltung — mit Sitz in Mombassa —

Digitized by Google

der mit einem Kapital von 2 Millionen £ ausgerüsteten Britisch-Ostafrika-Gesellschaft übertragen. Die dem Sultan von Sansibar gehörigen Küstenplätze und Kücteninseln wurden durch ein 1887 mit ihm getroffenes Abkommen zuerst gegen Vergütung von 50 % der Zolleinnahmen, später gegen eine Jahreszahlung von 80000 Dollars für immer übernommen. Das deutsch-englische Abkommen von 1890 brachte auch das Sultanat Witu, die Küste bis Kismaju und die vorliegenden Inseln unter englisches Protectorat, welches 1895 bis an die Grenze von Uganda ausgedehnt wurde, nachdem die Thätigkeit energischer Vertreter der Ostafrikanischen Gesellschaft deren Interessensphäre bald tief ins Hinterland ausgedehnt hatte. Schon 1890 schloß Lugard einen Schutzvertrag mit dem König von Uganda, welches Reich sich durch englisch-protestantische und französisch-katholische Missionsrivalitäten und dadurch hervorgerufene grausame Christenverfolgungen seit Anfang der 80er Jahre in fortwährender Unruhe befand und 1892 nahm der König das Protectorat der genannten Gesellschaft an und wurde Protestant. Der Schutzvertrag, den Dr. Karl Peters 1890 schon vor Lugard mit dem König von Uganda abgeschlossen hatte, wurde durch das deutsch-englische Abkommen leider hinfällig. Gerald Portal's Thätigkeit erweiterte die englische Einflußsphäre in Uganda bis zur ehemaligen Aequatorialprovinz Emin Paschas und bis zum Kongostaat, aber es wurden durch diese und andere Aufwendungen die verfügbaren Mittel der Englisch-Ostafrikanischen Gesellschaft vollkommen erschöpft, sodaß sie sich 1895 zur Abtretung ihres Besitzes an die englische Regierung entschloß. Letztere zahlte der Gesellschaft eine Entschädigung von 250000 £, wovon 200000 £ dem Staatsschatz von Sansibar, 50000 £ dem von England entnommen wurden und bildete 1896 das Britische Ostafrika-Protektorat, welches den ganzen ostafrikanischen Besitz mit Ausnahme von Sansibar und Uganda einschließt.

In Uganda hatte die englische Regierung schon 1894 das Protektorat übernommen und trotz wiederholter Unruhen ist der Aufschwung dieses Landes seitdem ein derartiger, daß der Kulturzustand seiner Bevölkerung sich weit über denjenigen aller übrigen Völker Innerafrikas, Abessinien vielleicht ausgenommen, gehoben hat. Das 150000 □km große Land an der Nordwestküste des Victoria Nyanza-Sees ist welliges, theils mit Gras, theils mit dichtem Wald bedecktes Gebiet und zählt etwa 1 Million Einwohner, dem Bantustamm angehörige Wagandas, vermischt mit den hamitischen, vor längerer Zeit erobernd eingedrungenen und herrschenden Hirtenvolk der Wahuma. Die zahlreich und überraschend schnell zum Christenthum bekehrten Bewohner sind willige und fleißige Landbauer und geschickte Holzarbeiter und Schmiede. Sitz der Verwaltung des Protektorats und des ihm vorstehenden englischen Regierungskommissars ist Ntebi am Nordufer des Victoria Nyanza, Kampalla oder Mengo und Munia, gleichfalls daselbst gelegen, sind die beiden Hauptbandelsplätze. Bislang ist nur ein Dampfer auf dem See und an Europäern leben im Lande 80 Missionare, eine gleiche Zahl von Beamten und 2 Händler. Arabischer Kaffee ist mit gutem Erfolg angebaut worden. Der Export

Digitized by Google

Ugandas beschränkt sich bislang angesichts der schwierigen Verkehrsverhältnisse meist nur auf das in großen Quantitäten vorhandene Elfenbein, während die sich hebende Einfuhr, bislang meist aus Baumwollwaaren, Perlen und Draht bestehend, sich neuerdings auf Schuhwerk, Hausgeräthe, Lebensmittel, Seife, Schreibmaterial, Werkzeug u. A. ausdehnt. Der Handel ist, wie in ganz Innerafrika, vornehmlich Tauschhandel. Als Zahlungsmittel gelten in erster Linie die von den Wakarivondo angefertigten Jembes, eine Art Hacken, von denen etwa 20 für eine Kuh gegeben werden und eine Kuh ist wiederum ein gutes Tauschobject für Elfenbein, gegen welches Einfuhrwaaren eingetauscht werden.

Das Britische Ostafrika-Protektorat umfaßt rund 700000 □km und zählt etwa 5 Millionen Einwohner, meist Gallastämme, wozu vom Süden her im mittleren Theile Massais, im Westen Negerstämme treten. Das zum Theil noch völlig unbekannte und wirthschaftlich noch wenig entwickelte Land steigt von dem schmalen Küstenstreifen schnell in Stufen zu dem innerafrikanischen Plateau auf und ist zum großen Theil dürre Steppe, auf der die Eingeborenen große Heerden züchten. Im Süden ist die Bewässerung reichlich. Zur Ausfuhr gelangen Kautschuk, Kopal, Elfenbein, Bauholz, Nelken und Kopra, zur Einfuhr Baumwollwaaren, Eisen- und Kupferdraht, Glasperlen u. s. w. und zwar kommen außer Mombassa noch die nördlich folgenden Häfen Melindi, Lamu und Kismaju in Betracht. Die Einnahmen des Protektorats, welches in 4 Provinzen durch je einen, dem englischen Generalkonsul in Sansibar unterstellten Unterkommissar und Vicekonsul, im Sultanat Witu durch einen Residenten vertreten wird, decken bislang nicht die laufenden Spesen.

Mombassa, welches übrigens 1824—26 schon einmal in Englands Besitz war, ist z. Z. als der Verkehrsmittelpunkt von Britisch-Ostafrika anzusehen und hat einen lebhaften Dhauverkehr in Getreide, Datteln, Vieh und anderen landwirthschaftlichen Erzeugnissen mit den übrigen Küstenpunkten und mit Sansibar. Die Stadt zählt heute etwa 30000 Einwohner, ein Gemisch aller ostafrikanischen Stämme, zu denen 250 Araber und 80—100 Inder kommen. Die Araber- und Inder-Stadt zeigt uns in ihren engen, ziemlich schmutzigen Straßen weißgedünchte, meist einstöckige Häuser aus Muschelkalk, bezw. aus mit Muschelkalk und Lehm überkleidetem Astgestell; der festgestampfte Fußboden besteht aus gleichem Material, das Dach ist bei den älteren Bauten massiv und flach, bei den neueren schräg und aus Wellblech; schön geschnitzte Balken zieren Thür- und Fenstergiebel. Die 10 in der Stadt befindlichen Moscheen sind sehr unansehnliche, meist in der Straßenfront verschwindende Gebäude, von denen nur eins mit einem Minaret ausgestattet ist, welches die ungewöhnliche Form eines Termitenhaufens zeigt. Die durch anhaltende Dürre im Innern hervorgerufene große Hungersnoth hatte z. Z. viele Schensi-Neger an die Küste getrieben und die Regierung suchte dieselben nach Möglichkeit durch Anstellung bei Straßenbau zu beschäftigen; aber ihrer viele lagen faulenzend im Schatten der engen Gassen herum, neben z. Z. unbeschäftigten Suaheli-Trägern, welche sich vor vorübergehenden Europäern

Digitized by Google

gewöhnlich grüßend erheben. Die Suaheli-Männer tragen entweder einen langen weißen Baumwollkittel und einen rothen Fez auf dem kurzen Lockenhaar, oder auch nur ein buntgerändertes Lendentuch aus ungebleichtem Baumwollstoff und dazu häufig eine gewirkte Unterjacke, während sich die Frauen in grellrothe, großmusterige, holländische Kattune kleiden und reich mit Schmuck beladen; Schnuren mit Metall- und Glasperlen umziehen Hals, Arme und Aenkel, amerikanische Gold-Dollarstücke sind am Nasenflügel befestigt, allerlei Tand ist durch den Ohrrand gebohrt und das durchlochte Ohrläppchen trägt lange Rollen aus Papier, Holz oder Metall; das Lockenhaar ist reihenweise angeordnet. Die Männer benutzen das durchbohrte Ohrläppchen zum Tragen ihrer Cigaretten. Wir treffen weiterhin eine soeben vom Rudolfssee zurückgekehrte Karawane an, welche vor 1½ Jahren mit Waaren im Werthe von 60000 Rupien unter Führung von Belutschen von indischen Kaufleuten Mombassas ausgesandt worden war und in Folge des Aufstandes im Sudan ein beträchtliches Risiko gelaufen hatte; umso größer war nun die Freude über die glückliche Rückkehr mit Elfenbein, Rindern, Eseln und anderen Werthen im Gesammtbetrag von 400000 Rupien, womit die Expedition also einen reichen Erfolg erzielt hatte. Die drei sogenannten europäischen Hotels von Mombassa machen einen überaus primitiven und schmierigen Eindruck, auch die Markthalle mit allerlei tropischen Früchten und Gemüsen läßt in Bezug auf Reinlichkeit viel zu wünschen übrig und so kehrten wir nach unserem ersten Rundgang aus tropischer Mittagssonne gern in dem kühlen, sehr einfachen, aber reinlichen Hause unseres Landsmanns von der Firma Hansing & Co. ein, welche hier z. Z. das einzige deutsche Geschäft repräsentirt; auch englische Firmen sind nur zwei am Platze. Wir bewunderten bei unserem Landsmann eine reiche Sammlung ostafrikanischer Curiositäten, spielten mit fünf an seiner Veranda angeketteten großen zahmen Affen, tranken den auch hier unvermeidlichen Whisky und Soda und fuhren dann unter seiner freundlichen Führung in 20 Minuten hinaus nach Kilindini, wozu man sich von der Stadtgrenze aus einer Art Straßenbahn bedient, deren Wagen — Trollies mit Schattendach — von Eingeborenen geschoben werden. Esel oder andere Transportthiere sieht man in Mombassa nur selten. Wir passiren zunächst den mohammedanischen Begräbnißplatz, in dessen Nähe ein offener Schuppen dem Wali als Vertreter des Sultans zuweilen als Ort für Schauris d. h. öffentliche Gerichtsverhandlungen dient. Unter stattlichen Mango-, Jack-, Tamarinden-, Caju- und Bombax-Bäumen, an Mais- und Manioc-Feldern, sowie den Baracken der hier stationirten indischen Sikh-Polizeitruppen vorbei führt die Fahrt dann zum Süduser der Insel und zu der hier liegenden Kopfstation Kilindini der Uganda-Eisenbahn, welche bestimmt ist, ein wichtiges Glied in der Aufschließung und Entwicklung Ostafrikas zu bilden und nicht nur wirthschaftlichen, sondern auch strategisch-politischen Interessen dienen soll.

Diese 1895 vom britischen Parlament autorisirte und 1896 in Angriff genommene Linie, welche für Reichsrechnung zu bauen und deren Kosten-

Digitized by Google

anschlag auf 3 Millionen £ berechnet ist, soll von Mombassa bis zur Ostküste des Victoria Nyanza und dann um den See herum nach Uganda hinein führen. Dem ursprünglichen vom Major Macdonald bearbeiteten Plane zu Folge würde die Linie bis zum Port Victoria am See eine Länge von 1060 Kilometern gehabt haben, eine kürzlich entdeckte günstigere Tracirung, welche den See in Port Florence erreicht, dürfte aber eine Abkürzung auf etwa 885 Kilometer erlauben. Als Ausgangspunkt der Linie hat man Kilindini gewählt, das mit seinem geräumigen und gut geschützten Ankerplatz dafür weit passender ist als der Ort Mombassa mit seinen ungeeigneten Schifffahrtsverhältnissen. Die Bahn überschreitet zunächst auf einer eisernen Brücke den zirka 500 Meter breiten Macupa-Meeresarm, durchschneidet einen 15 bis 20 Kilometer breiten fruchtbaren Küstenstreifen, dessen Bewaldung bald Steppenland folgt und ersteigt dann, immer fast parallel der deutsch-englischen Grenze laufend, in starken Kurven und Steigungen das wasser- und baumlose, unfruchtbare und dünn bevölkerte Plateau zwischen den Gebirgskolossen des Kilimandscharo und des Kenia bis zu dem großen, etwa 45 Kilometer breiten ostafrikanischen Graben, dessen Westrand sie bei Mau mit 2539 Meter über dem Meere erreicht; von hier fällt die Bahn steil zu dem 1216 Meter hohen Spiegel des Victoria-Sees herab. Die Bahn ist also als eine Gebirgsbahn ersten Ranges zu bezeichnen. Erst jenseits Nyrobi. der 525 Kilometer von der Küste gelegenen Hauptstation, ändert sich der unfruchtbare Character des Landes plötzlich, insofern dieses hier von zahlreichen Wasserläufen durchflossen, wohl bewaldet und angebaut ist. Das in gesunder Höhenlage befindliche Nyrobi ist als Sitz der Betriebsverwaltung, sowie für die Anlage der Hauptwerkstätten bestimmt. Außer den Hauptstationen Mombassa-Kilindini, Voi, Makindo, Nyrobi, Nakuro und Port Florence sind noch zahlreiche Kreuzungsstationen projectirt, bezw. ausgeführt. Die Baukosten betrugen für die ersten 362 Kilometer 57 342 Mark pro Kilometer, dürften aber bei den außerordentlichen Schwierigkeiten des Weiterbaues erheblich steigen. Ende 1898 waren die Schienen bis zur 235. englischen Meile gelegt und der Personenverkehr bis nach Makindu (207 Meilen) eröffnet. Die Bauart der Uganda-Bahn ist ausgezeichnet, die Linie ist eingleisig mit 1 Meter Spurbreite, die Schienen wiegen 26 Kilo per Meter, die Schwellen sind zunächst hölzerne, später eiserne, die Bahnhöfe sind nach indischem Vorbild, nicht unähnlich kleinen englischen Stationen, gut gebaut, und für die Bequemlichkeit der Reisenden ist besser gesorgt, als man im Innern Afrikas erwarten sollte. Täglich verkehrt ein Zug mit nach indischer Art eingerichteten Personenwagen 1., 2. und 3. Classe, letztere für die Eingeborenen bestimmt. Die Fahrpreise bis Mtoto Andei (162 Meilen, 13 Stunden Fahrt und 14stündige Nachrast-Unterbrechung) sind für die 3 Classen 60, 30 bezw. 5 Rupien, während Gepäck mit 12 Rupien per Centner berechnet wird. Ein Güterzug legt die bisher fertiggestellte Strecke in 42 Stunden zurück, während man früher 14 Tage brauchte. Die Fahrgeschwindigkeit der Züge beträgt mit Rücksicht auf die große Zahl provisorischer Strecken und

Digitized by Google

Brücken bislang nur 18—24 Kilometer. Das Personal, einschließlich der meisten Bahnhofsvorsteher, besteht aus Indern; die Endstation leitet ein Europäer. Die größte Anzahl der am Baue beschäftigten Arbeiter betrug 15650, wovon ca. 13000 indische Kulis, 2650 Mossambik-Neger waren; erstere leiden allerdings stark unter der Malaria, sodaß zuweilen bis zu 70% von ihnen dadurch arbeitsunfähig wurden, während die Neger zwar widerstandsfähiger sind, aber nur zu häufig die Arbeit verlassen und ausreißen. Die Inder, welche frisch an die ostafrikanische Küste kommen, sind überhaupt außerordentlich empfänglich für Tropenmalaria, während der Küstenneger — nicht der Gebirgsneger — schon von Haus aus dagegen immun ist. Längs der Bahn sieht man zwischen meist unangebautem Lande die Dörfer der indischen Kulis, die mit 15 Fuß hohen Pfahlzäunen umgeben sind, zum Schutze gegen die sehr zahlreichen Löwen, welche dem See näher immer häufiger auftreten und schon zahlreiche Verluste an Menschenleben verursacht haben. Die Ingenieure sind natürlich alle englisch und gut bezahlt — der Oberingenieur mit einem Jahresgehalt von 1800 £ ist der bestbezahlte Beamte des Protektorats überhaupt — Unfähigkeit und Krankheit haben aber einen sehr häufigen Wechsel dieses Personals bedingt. In Anbetracht der gewaltigen Schwierigkeiten sind die Fortschritte dieser Bahn sehr bedeutende; man nimmt an, den See etwa 1901 zu erreichen und wird den Bau der Bahn nach Möglichkeit beschleunigen, da der seit einigen Jahren eingerichtete Wagenverkehr mit Eseln und Ochsen stark durch die Krankheitserscheinungen der Tsetse-Fliege (Bluten aus Auge und Nüstern der Thiere, Blutharn u. s. w.) zu leiden hat. Bevor diese Linie in Angriff genommen wurde, bewegte sich der Außenverkehr Ugandas über das deutsche Südufer des Victoria Nyanza und auf den Straßen, welche nach den Häfen Deutsch-Ostafrikas führen, wobei das Vorhandensein zahlreicher und billiger Träger von besonderem Vortheil war. Die Uganda-Bahn wird diese Verkehrsverhältnisse vollständig umgestalten. Bereits jetzt stehen 56 Lokomotiven, 46 Personen- und 560 Güterwagen zur Verfügung.

Wir verließen Mombassa Nachmittags 5 Uhr, kurz vor der Drehung des Stromes, welche die Ausfahrt um 12 Stunden verzögert haben würde und gegen Mitternacht hatten wir die Meilenzahl bis zum nächsten Hafen Tanga abgelaufen, sahen auch ein Licht, welches wohl das Blinkfeuer von Tanga, aber auch eins der Feuersignale sein konnte, welches die Araber den Sklaven-Dhaus bei ihren das Tageslicht scheuenden Operationen zu geben pflegen und so hielten wir denn angesichts der Dunkelheit der Nacht vorsichtshalber vom Lande ab, wurden außerdem abgetrieben und langten erst am nächsten Morgen gegen 10 Uhr vor Tanga an, dem nördlichsten Hafen unserer ostafrikanischen Kolonie, deren Entwickelungsgeschichte ich hier kurz rekapituliren möchte. **Deutsch-Ostafrika.**

Ihr Entstehen führt bekanntlich zurück auf die Schutzverträge, welche Dr. Karl Peters 1884 über die Bezirke Useguha, Unguu, Ussagara und Ukami abschloß, die zu dem Kaiserlichen Schutzbrief über diese Landschaften,

Digitized by Google

der Gründung der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft und Ende 1884 zur Errichtung eines deutschen Berufskonsulats in Sansibar führten. War das Küstenland Ostafrikas auch im unbestrittenen Besitz der Nachfolger von Seyid Said geblieben, so wurde das Hinterland doch nur hin und wieder von den Statthaltern zur Tributeinziehung durchzogen, die dortigen Häuptlinge erkannten eine Oberherrschaft des Sultans von Sansibar aber nicht an und konnten deshalb mit dem Vertreter der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft Verträge schließen, in denen sie ihr Land abtraten. Als Zweck der mit einem Kapital von 4 Millionen Mark gegründeten Gesellschaft, die man in Ostafrika nach englischer Abkürzungssitte immer nur kurz mit D. O. A. G. bezeichnet, wurde aufgestellt: „Erwerb, Besitz, Verwaltung und Verwerthung von Ländereien, Ausbeutung von Handel und Schifffahrt durch Selbstbetrieb oder Uebertragung an andere Gesellschaften, sowie deutsche Kolonisation im Osten Afrikas." Die Anlage von Stationen in den erworbenen vier Landschaften und einigen Punkten der Somaliküste führte aber bald zu feindseligen Angriffen seitens des Sultans Said Bargasch von Sansibar, der erst durch eine deutsche Flottendemonstration im August 1885 gezwungen werden konnte, die deutsche Schutzherrschaft im vollsten Umfang anzuerkennen und den Deutschen die Benutzung der Häfen Dar-es-Salam und Pangani abzutreten. Ein Abkommen mit England im October 1886 regelte die Abgrenzung der deutschen und englischen Interessensphäre, sowie den Besitzstand des Sultans von Sansibar, welchem außer den Inseln ein Küstenstreifen von 10 Seemeilen landein verblieb. Die Südgrenze unseres Gebiets wurde im Dezember 1886 durch Vertrag mit Portugal festgesetzt. Nachdem die D. O. A. G. inzwischen 18 Stationen gegründet hatte, übernahm sie durch einen neuen Vertrag mit dem Sultan von Sansibar vom April 1888 die Verwaltung des gesammten Küstengebietes zwischen den Umba und Rovuma-Flüssen und die Zolleinnahmen im Namen des Sultans. Als aber am 15. August 1888 dieser Vertrag in Kraft treten sollte, brach ein Aufstand der Araber und der ihnen verbündeten Eingeborenen aus, dem sich die Soldaten des Sultans meist anschlossen und da die Gesellschaft keine Kriegsmacht besaß, so gingen bald sämmtliche Stationen verloren mit Ausnahme von Dar-es-Salam und Bagamoyo, welche mit Unterstützung deutscher Kriegsschiffe gehalten wurden. Deutsche und englische Kriegsschiffe blockirten die ganze Küste und im Februar 1889 bewilligte der Reichstag die nöthigen Mittel, den Aufstand zu unterdrücken, womit der Afrikareisende Wißmann betraut wurde. Unter dessen energischer Führung wurde zunächst der Rebellenführer Buschiri (gehenkt zu Pagani Dezember 1889), sodann Bana Heri unterworfen und im Mai 1890 waren alle verloren gegangene Stationen wieder in deutschem Besitz. Durch Vertrag mit England vom 1. Juli 1890 wurden die Grenzen unseres Gebietes festgelegt, Deutschland trat gegen Helgoland Witu und alle nördlichen Besitzungen an England ab, leistete Verzicht auf die Erhaltung der Selbständigkeit von Sansibar und damit auf bedeutende Handelsinteressen und erhielt dagegen die Anerkennung seiner

Digitized by Google

Hoheitsrechte über das ganze von ihm beanspruchte Gebiet von der Küste bis zu den drei großen Seen im Innern. Selbst die englische Presse höhnte Caprivi offen als den Autor von „the foolish Heligoland-Zanzibar agreement, which gave Britain on of the best bargains ever known in political history." Der Sultan von Sansibar trat den ihm gehörigen Küstenstreifen und die Insel Mafia gegen eine Zahlung von 4 Millionen Mark ab und am 1. Januar 1891 wurde die deutsche Herrschaft proklamirt. Am gleichen Tage übernahm das Reich nach einem mit der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag die Verwaltung des damit Reichskolonie gewordenen Gebietes. Die Schutztruppe mit den drei Dampfern der Flotille ging in den unmittelbaren Besitz des Reiches über, welches auch die Stationen übernahm und Dar-es-Salam wurde als Sitz des Gouverneurs bestimmt.

Unter dem ersten Gouverneur v. Soden, welchem Wißmann, Peters und Emin Pascha als Commissare zur Seite standen, waren zunächst noch eine Reihe leider unglücklicher Expeditionen gegen die räuberischen Wahehe und bedauernswerthe Verluste unsererseits zu verzeichnen. Glücklicher erwies sich der 1892 angetretene 2. Gouverneur von Schele; nach der Erstürmung der Wahehe-Hauptstadt Kuirenga im October 1894 folgte unter dem 3. Gouverneur Wißmann 1895 ein endgültiger Friede mit den Wahehe und kleinere Aufstände wurden unter Wißmann wie unter dem ihm Ende 1896 folgenden 4. Gouverneur Liebert leicht bewältigt, sodaß im großen Ganzen die Sicherheit im Schutzgebiet jetzt eine sehr gute ist.

Werfen wir nun zunächst einen Blick auf Land und Leute dieser unserer größten Kolonie, welche mit den dazu gehörigen Wasserflächen 995 000 □km umfaßt und deren Bewohner im Wesentlichen den heidnischen Bantu angehören, einer mittelgroßen, wohlgebildeten Rasse von brauner bis schwarzer Hautfarbe. An der Küste wohnen die Suaheli, ein Mischvolk von Arabern und Eingeborenen, mit einer charakteristischen Sprache, dem Ki-Suaheli, welches die lingua franca bis tief nach Centralafrika hinein bildet; die Suahelis sind — allerdings ziemlich äußerliche — Moslims und liefern die Händler und Träger. Neben diesen Eingeborenen wohnen an der Küste Maskat- und Schihiri-Araber, Belutschen, Inder, Goanesen, Syrer und Egypter. Die Bantustämme im südlichen Theile des Schutzgebiets sind mit den Sulus verwandt, so die Wayao, die Mafiti und die kriegerischen, gut organisirten Wahehe im Flußgebiet des Rufidschi. An der Nordostecke des Nyassa wohnen die Bakonde, in der Mitte des Schutzgebietes die Wanjamwesi und Wagogo, daran nördlich anschließend die republikanisch organisirten hamitischen Massai, vom Norden eingedrungene Viehzüchter. Auch im Nordwesten zwischen Victoria- und Tanjanyka-See beherrschen hamitische Wahuma und Watussi die umwohnenden Bantustämme. Ein charakteristischer Volksstamm mit einer gewissen Kunstfertigkeit sind die am Kilimandscharo wohnenden Wadschagga, früher gefürchtete Krieger, jetzt sehr fügsame und loyale Unterthanen.

Hatte man die Zahl der Eingeborenen bislang mit zirka 4 Millionen angenommen, so ergaben die mit der Einführung der Hüttensteuer jüngst

Digitized by Google

gewonnenen neuen Unterlagen eine Schätzung von 7—8 Millionen. Der Sklavenhandel hat durch die Bemühungen der Stationen und strenge Bestrafung der Schuldigen ganz außerordentlich abgenommen, ja ein Sklaven-Export hat nahezu aufgehört, gewiß ein schöner Erfolg in so kurzer Zeit. Man hofft unter heutigen gesicherten Zuständen auf eine schnelle Hebung der Bevölkerungszahl im Allgemeinen und in den durch die Sklavenjagden entvölkerten Küstengebieten im Speciellen.

Die Zahl der in der Kolonie lebenden Europäer betrug Anfang 1898 nur 880, wovon 664 Deutsche waren.

Was die Bodengestaltung des Landes anbetrifft, so ist die Küste von Ostafrika gehobener Korallenboden, flach und mit mehreren guten Häfen ausgestattet. Hinter diesem nur etwa 18 Kilometer breiten, wasserreichen Küstenstreifen steigt das Land zu der ungeheuren Hochfläche auf, welche sich von Abessynien bis Kapstadt erstreckt, im Schutzgebiet 1000—1500 Meter hoch, wasserarm und von einem Randgebirge eingefaßt ist, welches sich von dem mächtigen 6130 Meter hohen Kilimandscharo in südwestlicher Richtung bis zum Nyassa-See hinzieht; einzelne Bergzüge sind auch im Innern dem Plateau aufgesetzt. Mächtiger Urwald, wie stellenweise im Usambara-Gebirge, findet sich verhältnißmäßig selten, meist herrscht mäßiger Buschwald neben Savannen und Steppen vor, von denen letztere etwa $^3/_5$ unseres Gebiets ausmachen. Ganz Deutsch-Ostafrika gehört der tropischen Zone an und ist wahrscheinlich nur in Höhen von über 1200 Metern malariafrei; von hier ab fehlen die laut neueren Studien von Koch u. A. vermuthlich die Krankheit übertragenden Moskiten. Relativ gesund sind die Hochebenen am Victoria- und am Nyassa-See, nahe letzterem finden sich Berge bis zu 3000 Meter Höhe. Der jährliche Regenfall ist sehr schwankend, im Allgemeinen läßt sich zwar eine große und eine kleine Regenzeit unterscheiden, erstere von März bis Mai, letztere von October bis Jahresschluß andauernd, jedoch setzen dieselben sehr unregelmäßig ein und die kleine Regenzeit bleibt oft gänzlich aus. Am günstigsten in Bezug auf Klima und Boden erweisen sich das Usambara- und das anstoßende Pare-Gebirge, das fruchtbare Alluvialgebiet am Pangani und das Rufidschi-Delta, während als eventuelle siedlungsfähige Hochländer Theile von West-Usambara, Uhehe und dem Nyassa-Gebiet in Frage kommen. Diejenigen tropischen Kulturpflanzen, welche zu ihrem Gedeihen große Niederschläge erfordern und längere Trockenperioden nicht vertragen können, sind zum Anbau in Deutsch-Ostafrika nicht wohl geeignet und die Kolonie steht an landwirthschaftlichem Werthe dem nur halb so großen, aber regenreichen Kamerun nach. Vermuthlich wird in wirthschaftlicher Beziehung für absehbare Zeit nur das küstennahe Gebiet in Frage kommen, das Binnenland aber nur, insoweit es durch Flußschifffahrt oder Eisenbahn leicht zu erreichen sein wird, wenn nicht etwa durch Goldfunde weit im Innern gelegene Gebiete aufgeschlossen werden sollten.

Die Verwaltung unserer Kolonie ist in folgender Weise organisirt: An der Spitze derselben steht ein der Kolonial-Abtheilung des Auswärtigen

Digitized by Google

Amtes verantwortlicher Gouverneur mit der obersten civilen und militärischen Gewalt und als Organe der in Dar-es-Salam befindlichen Centralverwaltung dienen:

1. Die politische Abtheilung, welche den Verkehr mit ausländischen Behörden, den Bezirksämtern und den Binnenstationen vermittelt.

2. Das Commando der Schutztruppe zur Erledigung der militärischen Angelegenheiten hat 10 Kompagnien und ein Wachtcommando unter sich und zwar bestanden die Schutztruppen Anfang 1898 aus 167 Europäern und 1570 Eingeborenen, meist Sudanesen, Suaheli und Waniamwesi, die Polizeitruppe aus 16 Europäern und 480 eingeborenen Askaris.

3. Die Finanz-Abtheilung für die Kassen-, Rechnungs- und Zoll-Angelegenheiten.

4. Die Justiz-Abtheilung mit 2 Bezirksgerichten und einem Obergericht als Berufsinstanz.

5. Die Medizinal-Abtheilung im engen Anschluß an die Schutztruppe. Ihr untersteht das große Lazarett in Dar-es-Salam, während dasjenige in Tanga direct vom Gouvernement ressortirt und der Evangelische Afrika-Verein in Lutindi im Urwald von Usambara ein Sanatorium in der Höhe von etwa 1200 Metern eingerichtet hat.

6. Die Flottille, welcher die Unterhaltung der 4 kleinen Küstendampfer, der Boote und Leuchtthürme und die Betonnung obliegt. Sie hat eine Reparaturwerkstätte in Dar-es-Salam, wo jetzt auch ein Schwimmdock angelegt werden soll.

7. Die Bau-Abtheilung, welche die meisten größeren Bauten ausführt und jetzt auch die Vorarbeiten für den Weiterbau der Eisenbahn von Tanga ins Innere leitet.

8. Die Abtheilung für Landeskultur und Landesvermessung, welcher besonders die Plantagen- und Landfragen, die Leitung einiger Versuchsstationen, die berg- und forstmännische Thätigkeit, die kartographischen und Vermessungs-Arbeiten und das Schulwesen unterstehen.

Die von dem Gouvernement unabhängige Postverwaltung hat eine große Anzahl von Poststationen an der Küste und im Innern, eine Telegraphen-Verbindung von Tanga bis Mikindani, sowie Botengänge zwischen einzelnen Stationen eingerichtet.

Die Lokalverwaltung theilt sich in Bezirks- und Bezirksnebenämter und die Binnenstationen. Gleich nach Errichtung des Gouvernements wurde mit Einführung von Bezirksämtern Civilverwaltung eingerichtet und neuerdings sind auch bereits einige der bislang militärisch verwalteten Binnenstationen zu Bezirksämtern umgewandelt worden. Ihnen liegt u. A. der Polizeidienst, das lokale Kassenwesen und die Steuererhebung ob. Außer der Verwaltung der Stadt haben sie einen ziemlich großen Bezirk, der z. B. in Tanga und Kilwa schon ganz organisirt ist, indem man ihn in einzelne, unter eingeborenen Dorfschulzen (Jumben) stehende Unterbezirke eingetheilt hat, sodaß der Bezirksamtmann überall hin schriftliche Befehle, Vorladungen u. s. w.

Digitized by Google

senden kann. Jedes Bezirksamt hat außerdem eine Art von Kommunalkasse, deren Einkünfte für Beleuchtung, Wegebau — worin schon Erfreuliches geleistet ist — und andere öffentliche Arbeiten verwandt werden.

Neben elf im Innern befindlichen Militärstationen bestehen z. Z. folgende acht Amtsbezirke mit Civilverwaltung, von Norden beginnend:

1. Tanga mit dem guten Hafenort gleichen Namens, von dem die Usambara-Eisenbahn ausgeht und von besonderer Wichtigkeit wegen der Plantagen im nahen Usambara, dessen Berge z. Th. mit üppigstem tropischen Urwald bedeckt sind, wie man ihn sonst nur in den regenreichsten Tropen findet. Das Vorland Bondei ist recht fruchtbar, aber ungesund.

2. Pangani mit fruchtbarem Alluvialgebiet für Zuckerrohr-Kultur.

3. Das unbedeutende Saadini.

4. Das für den Karawanenhandel wichtige Bagamoyo, dessen Hafen bei jedem Winde von Sansibar aus leicht zu erreichen ist.

5. Dar-es-Salam mit gutem Hafen und Regierungssitz.

6. Der große Distrikt Kilwa mit der Insel Mafia, wichtig für Cocos-Kultur und Kautschukhandel und in Zukunft vermuthlich durch sein Plantagengebiet an dem fruchtbaren Mündungsland des Rufidschi. Eine Hamburger Firma hat hier eine Sägemühle angelegt zur Bearbeitung des reichlich vorhandenen, auch zu Eisenbahnschwellen geeigneten Mangroveholzes, welches schon seit langer Zeit durch Dhaus nach Arabien, Persien und Indien gebracht und dort zum Hausbau verwandt wird. Die Regierung hat jetzt eine Schlaggebühr darauf gelegt und das 45000 ha große Mangrovengebiet rationeller Forstverwaltung unterstellt.

7. Lindi und das 1899 damit verbundene, ungesunde Mikindani sind noch in Entwicklung begriffen, während das im Innern, am Nordende des Nyassa-Sees gelegene

8. Amt Langenburg sich durch viele Missionen auszeichnet. Die in Deutsch-Ostafrika arbeitenden Missionare, welche vielfach einen großen kulturellen und moralischen Einfluß auf die Eingeborenen gewonnen haben, sind 5 deutsche, nämlich die Berliner, Leipziger und Baseler Mission, bayerische Benediktiner und Herrenhuter; 3 französische: die schwarzen und die weißen Väter und Trappisten, und 2 englische: die London University und die Church Missionary Society. Leider kommen unsere deutschen protestantischen Missionare auch hier zuweilen mit recht einseitigen Ansichten heraus. Ich hatte z. B. einen solchen Reisegenossen, der mit seiner jungen prächtigen Frau im geselligen Verkehr zwar außerordentlich frisch und jovial war, aber betreffs seines Missionsamtes sehr engherzige Ansichten vertrat. Seinerseits mitzuhelfen, die Eingeborenen zu einer höheren Kulturstufe zu bringen, worin ich eine der ersten, schönsten und sichersten Ziele der Mission überhaupt erblicke, das hielt er absolut nicht für seine Aufgabe und wenn er 20 Jahre arbeiten müsse, bevor er auch nur einen Wilden durch die Taufe zum Heiland führen könne, so würde ihm diese eine Bekehrung eine weit höhere Befriedigung geben, als alle „sogenannten" Kulturerfolge. Aus diesem

Digitized by Google

Grunde stand auch das Lehren der deutschen Sprache nicht auf seinem Programm, „denn das würde die Schüler nur von seinem Hauptzweck ablenken.“ Als eigenthümlichen Grund, weshalb man in den Missionsschulen das Deutsche meist nicht lehrt, gab mir ein anderer Missionar später an, es wäre gegen ihr Interesse, weil ihnen sonst das Gouvernement die Jungen bald zur Verwendung im Regierungsdienst wegnehmen würde. Englische Missionare denken und handeln darin anders, praktischer und patriotischer.

Neben den von den Missionaren geführten Schulen, in denen Deutsch, wie gesagt, selten gelehrt wird, sind auch von dem Gouvernement — leider ziemlich unregelmäßig besuchte — Regierungsschulen in Tanga, Bagamoyo und Dar-es-Salam errichtet worden, deren erster Unterrichtsgegenstand das Lesen und Schreiben der Suaheli-Sprache in lateinischen Buchstaben bildet; einfaches Rechnen, deutsche Sprache, Heimathskunde und Unterweisung in Handwerken folgen alsdann. Die Regierungsschule in Dar-es-Salam zählte z. B. nur 25 Schüler. An der Spitze der Regierungsschulen steht je ein deutscher Seminarist neben einheimischen Lehrern, welche gelegentlich und unter Controlle der Centrale als Schulmeister ins Innere geschickt werden, wo sie außer den von ihren Schülern bezahlten Kostgeldern einen Monatsgehalt von 5 Rupien beziehen. Die Schüler sind zur Hälfte Inder und Araber, zur anderen Hälfte Eingeborene. Es ist die Verfügung getroffen worden, daß jeder Dorfschulze (Jumbe) in 10 Jahren sein Amt verliert, wenn er bis dahin nicht Suaheli in lateinischen Lettern lesen und schreiben kann oder sich einen Stellvertreter hält, welcher diesen Bedingungen entspricht.

Was in wirthschaftlicher Beziehung bislang unternommen worden ist, besteht in der Hauptsache in der Anlage von Plantagen, welche allerdings nicht sämmtlich erfolgreich waren, theils wegen ungeschickter Anlage und Einrichtung, theils wegen Unsicherheit des Klimas, Ungunst des Bodens und falscher Wahl der anzubauenden Früchte; so mußte z. B. der Anbau der Baumwolle aufgegeben werden und auch der Tabakbau ist bislang nicht erfolgreich gewesen. Die ausgedehntesten und verheißungsvollsten Pflanzungen sind bislang die Kaffeeplantagen, welche im Usambara-Gebirge und seinem Vorland bis an die Pangani-Küste heran liegen und in höheren Lagen den arabischen, in niederen den liberischen Baum ziehen; ob letzterer längere Trockenheit verträgt, ist noch nicht erwiesen. Durch zu enge Anpflanzung (3×3 statt 7×7 Fuß) und durch Anlage an Stellen ohne Windschutz sind vielfach Fehler gemacht worden. Die größten der zirka 35 Plantagen, von denen die meisten im Tanga-Bezirk liegen, sind im Besitze von Gesellschaften, von denen die wichtigsten die folgenden sind.

Zunächst natürlich die Gründerin der Kolonie überhaupt, die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft, welche nach ihrem 1890er Abkommen mit der Reichsregierung von dieser für Ueberlassung der Zölle eine jährliche Zahlung von 600 000 Mark bekommt und den Charakter einer privilegirten Erwerbsgenossenschaft trägt, welche u. A. auch das Recht der Münzprägung und der Errichtung einer Bank mit dem Privilegium der Notenausgabe besitzt. Zur weiteren Erschließung der Kolonie nahm sie unter der Garantie der

Digitized by Google

Regierung eine 5% bis zum Jahre 1900 nicht convertirbare Zollanleihe von $10\frac{1}{2}$ Millionen Mark auf, wovon zunächst 4 Millionen als Abfindungssumme an den Sultan von Sansibar zu zahlen waren, während der Rest unter Reichscontrolle für Kulturzwecke in Deutsch-Ostafrika zu verwenden ist. Durch Explorationen, hervorragende Betheiligung an der Usambara-Bahn — woran die Gesellschaft mit $2\frac{1}{2}$ Millionen, das große Publikum nur mit 300000 Mark interessirt war — durch Anlage von Pflanzungen und Factoreien, die sich bis nach Madagaskar hinunter erstrecken, hat die Gesellschaft diese Fonds inzwischen ziemlich aufgebraucht. Ihre gesammten Pflanzungen bestanden 1898 in 450000 Bäumen arabischen, 200000 liberischen Kaffees, 250000 Cocospalmen, 63000 ausgepflanzten Sisalagaven und 200 Kardamom-Stauden. Die Pflanzungen sind noch zu jung, um schon klingenden Nutzen aufweisen zu können und nur die vortheilhaften Abschlüsse der Factoreien erlaubten bislang, auch nach den nothwendigen großen Abschreibungen von 1898, die 5% Zinsen auf die zur Hälfte eingezahlten Vorzugsantheile der Gesellschaft im Betrage von 3 Millionen Mark zahlen zu können. Die in festen Händen befindlichen Actien des Stammkapitals, deren Werth man 1898 auf etwa 60% schätzte, haben eine Dividende bislang noch nicht erzielt.

Weitere größere Plantagengesellschaften sind die 1893 begründete Usambara-Kaffeebaugesellschaft mit einem Kapital von fast einer Million Mark; die 1896 angelegte mit gleichem Kapital ausgerüstete Plantage Sakarre in West-Usambara; die Westdeutsche Handels- und Plantagengesellschaft Magrotto und Schöller mit $1\frac{1}{2}$ Million Mark, wohl eine der zukunftsreichsten; die Deutsch-Ostafrikanische Plantagengesellschaft Lewa und Buschirihof, welche als Pionier im Plantagenbau von Ostafrika vorging, Versuche anstellte, durch welche Erfahrungen gewonnen wurden, die später entstandenen Gesellschaften zu Nutzen kamen, dabei allerdings ein Kapital von über 2 Millionen Mark fast vergebens aufwandte und somit bislang die unglücklichste aller Pflanzungen in Deutsch-Ostafrika war. Endlich sei noch der Rheinischen Handei-Plantagengesellschaft mit einem Kapital von $1\frac{1}{2}$ Million, der Pangani-Gesellschaft und der Sigi-Pflanzungs-Gesellschaft mit je $\frac{1}{2}$ Million Kapital gedacht. Den weiteren Anbau von Liberia-Kaffee hat man in der Letztzeit wegen des niedrigen Preises auf den Weltmärkten fast ganz eingestellt. Der arabische Kaffee hat bislang von dem einheimischen Rostpilz wenig gelitten, muß allerdings nach Prof. Wohltmann's Ansicht alle 10 Jahre gedüngt werden.

Dem Anbau und der Verwerthung von Cocospalmen hat man seit einiger Zeit steigende Aufmerksamkeit gewidmet und 1898 in Kassel eine „Cocos-Verwerthungs-Gesellschaft für Deutsch-Ostafrika" mit einem Kapital von 600000 Mark gegründet, welche in Dar-es-Salam functioniren soll. Auch Sesam, für die Margarinefabrikation wichtig, hat man neuerdings mehr beachtet.

Von Faserpflanzen hat sich die Anpflanzung von Baumwolle als zu theuer und nicht für Ostafrika geeignet erwiesen, dagegen verspricht der Hanf verschiedener Agavenarten ein günstiges Resultat.

Digitized by Google

Die Versuche mit Tabak, besonders in Lewa, haben weder in Qualität noch Rentabilität befriedigt, während die schwierige Vanillekultur an einigen Stellen Erfolg verspricht, allerdings sehr empfindlich gegen Dürre ist. Zuckerrohr wird viel, aber vereinzelt von den Eingeborenen angepflanzt, in größeren Flächen nur von Arabern in dem reichen Alluvialboden am Pangani, wo jetzt von der Pangani-Gesellschaft eine rationelle Zucker- und Rumfabrik angelegt wird. Reis wird ebenfalls nur von den Eingeborenen angepflanzt, intensive Kultur findet aber nur an einigen speziell dafür günstigen Punkten, besonders im Rufidschi-Delta statt. Kafferkorn und Maniok sind die für die Bedürfnisse der Eingeborenen am meisten angebauten Früchte und die Bodenbestellung wird primitiv mit Hacken und ohne Düngung betrieben. Es wird dadurch eine fortwährende Wechselwirthschaft und das Abbrennen großer, neuer Flächen bedingt; soweit dadurch auch Wald betroffen wird, geht man neuerdings regierungsseitig mit Forstschutzgesetzen dagegen an; auch hat man australische Gerberakazien und Eukalyptus zu Aufforstungszwecken benutzt. Dürre und Heuschreckenfraß, welcher selbst vor den harten Palmblättern nicht Halt macht, sind die großen, leider nicht selten auftretenden Feinde des Landbaues.

Die 1896 zu Kwai in West-Usambara errichtete Versuchsstation zum Studium der Anbaufähigkeit unserer heimischen Kulturgewächse hat zwar gute Erfolge aufzuweisen, doch wird der Anbau dieser Pflanzen sich vortheilhafter bei uns daheim erweisen und keine Ansiedelung deutscher Bauern in tropischen Gebirgslagen begünstigen. Die landwirthschaftliche Besiedelung in den Tropen sollte vielmehr nur bis zu einer Höhe erfolgen, in welcher noch tropische Gewächse mit Erfolg gebaut werden können, und die von der Regierung geplante Errichtung einer mit wissenschaftlichen Hülfsmitteln ausgestatteten „tropischen" Versuchsstation ist deshalb mit Interesse zu begrüßen. Auf der Versuchsstation Mohorro im Rufidschi-Delta sind Tabak, Reis, Kaffee und Jute angepflanzt worden und in Temeke befindet sich eine Cocosplantage.

Die Arbeiterverhältnisse sind bei der relativ dichten Bevölkerung des Küstenstrichs und bei der Neigung mehrerer Küstenstämme zur Arbeit im Allgemeinen als günstige zu bezeichnen und lassen sich denklich im Laufe der Zeit noch bessern. Es hängt, wie bei Allem in Afrika, ganz von der Persönlichkeit des Leiters ab, ob er Arbeiter hat oder nicht, der Eine kann nichts, der Andere alles mit seinen Leuten anfangen. Allein im Tanga-Bezirk sind schon über 5000 Neger in den Pflanzungen beschäftigt und die anfangs verwandten theuereren Chinesen und Javaner bis auf etwa 100 bereits abgeschoben. Seit 2 Jahren sind Ostasiaten als Arbeiter überhaupt nicht mehr eingeführt worden. Die Usambara-Pflanzungen beziehen ihre Arbeiter theilweise vom Victoria-See, dieselben bleiben aber selten länger als das contractlich bedingte eine Jahr, sondern kehren nach Ablauf dieser Zeit meist heim. Die Löhne in den Pflanzungen schwanken zwischen 6—10 Rupien pro Monat, wozu noch 4 Rupien Kostgeld und die Spesen für Anwerbung, Wohnung, Ausfall durch Krankheit, Medikamente und Aufsicht kommen; auf

Digitized by Google

20—30 Arbeiter rechnet man einen Aufseher. Prof. Wohltmann aus Bonn berechnet die Productionskosten pro Kaffeebaum ohne Berücksichtigung des todten und lebenden Inventars auf Mk. 1,30 bis Mk. 2,50, gegen 50 bis 60 Pfennige auf Java. Eine vom Bezirksamtmann von St. Paul Illaire ins Leben gerufene Pflanzervereinigung gewährleistet, daß die verschiedenen Gesellschaften sich nicht gegenseitig mit den Löhnen in die Höhe treiben.

Rindvieh und Kleinvieh wird von den Eingeborenen in den Dörfern allgemein gehalten und liefert im wohlgenährten Zustand ein schmackhaftes Fleisch. Regierungsseitig sind Viehzuchtstationen errichtet worden auf der Insel Mafia und in Pugu bei Dar-es-Salam. Leider räumen die Tsetse-fliege und die Texaskrankheit immer wieder unter den Thieren auf, dagegen sind mit Schweine- und Geflügelzucht gute Fortschritte gemacht worden. Die am Kilimandscharo versuchte Zucht von Straußen und Zähmung von Zebras ergiebt vielleicht betreffs ersterer befriedigende Resultate, letzterer steht man in Ostafrika selbst sehr skeptisch gegenüber.

Was den geologischen Aufbau des Landes und seine Mineralschätze anbetrifft, so sind dieselben bislang erst ungenügend untersucht. 30 Kilometer vom Nordrand des Nyassa-Sees entfernt ist gute Steinkohle in abbaufähiger Menge und bis zu 4 Meter Mächtigkeit gefunden worden, die allerdings bei den jetzigen Verkehrsverhältnissen noch keine Rolle spielen kann; in der Nähe von Lindi auch minderwerthige Braunkohle. Ein Fund von Glimmer und seit 1895 an verschiedenen Stellen, z. B. im Bismarck-Riff und in dem großen Gneisplateau südlich vom Nyanza gemachte Goldentdeckungen werden betreffs ihres Werthes z. Z. näher studirt. Es haben sich dazu die Ostafrikanische Bergwerks-Industrie-Gesellschaft und die Montan-Gesellschaft mit einem Kapital von je 1 Million Mark gebildet. In der Nähe der Insel Mafia soll demnächst systematisch mit Perlfischerei begonnen werden.

Einen sehr wichtigen Punkt betreffs Aufschließung unserer Kolonie bildet natürlich das Verkehrswesen. Im nördlichen Theile derselben sind in Bezug auf Wegebau unter der deutschen Verwaltung und mit Beihülfe der Truppe erfreuliche Fortschritte gemacht worden. Die Straße von der Küste bis zum Kilimandscharo ist bis auf einzelne schwierige Strecken durchweg fahrbar; die Einrichtung von Rasthäusern mit einfachen Unterkunftsräumen nach indischem Muster hat sich bewährt; ein gutes Wegenetz verbindet sämmtliche bebaute Landschaften des Bezirks. Rücksicht auf den leidigen Kostenpunkt hat dagegen die Anlage der geplanten Eisenbahnen bislang so gut wie gänzlich verhindert. Die Pläne dafür sind allerdings schon längst vorhanden und gehen betreffs einer von Dar-es-Salam — mit kleiner Zweigbahn nach Bagamoyo — ausgehenden Centralbahn bis zum Jahre 1891 zurück. Dieselbe sollte über Tabora geführt werden und sich dort in Linien nach dem Victoria-Nyanza und dem Tanjanyika-See theilen. Ungefähr durch die geographische Mitte unseres Schutzgebietes geführt, würde diese Bahn das Rückgrat eines zukünftigen Eisenbahn- und Verkehrssystems bilden. In den Jahren 1895/96 wurden unter finanzieller Betheiligung der Kolonial-

Digitized by Google

abtheilung, der Deutschen Bank und der Deutschen Ostafrika-Gesellschaft auch die näheren Erforschungen betr. der Trace an Ort und Stelle vorgenommen, aber der Kostenpunkt, die Unsicherheit der Rentabilität und die sich geltend machenden Ansprüche der Tanga-Bahn ließen das Projekt zunächst zurücktreten. Diese von einer Privatgesellschaft unternommene, von der Deutschen Ostafrika-Gesellschaft stark unterstützte erste Bahn Deutsch-Ostafrika's sollte mit Spurbreite von einem Meter von Tanga über Muhesa bis Korogwe führen, speziell den in Ost-Usambara zahlreich vorhandenen Pflanzungen dienen und eventuell später nach West-Usambara (Masinde) und dem Kilimandscharo fortgesetzt werden. Aber schon in Muhesa versiegten 1895 die Mittel der Gesellschaft und die bis dahin 42 Kilometer lange, recht theuer gebaute Bahn blieb ein Torso ohne nennenswerthen Nutzen. Da entschloß sich denn im Jahre 1898 erfreulicherweise das Reich, welches durch eine monatliche Subvention von 6000 Mark inzwischen schon zu dem Unterhalt der Theilstrecke beigetragen hatte, die Linie, welche 2 800 000 Mark gekostet hatte und deren auf 2 Millionen geschätzten Weiterbau bis Korogwe ganz zu übernehmen. Die Regierung bezahlt dafür 1 800 000 Mark und der Etat für 1899 stellt für Erwerb und Fortführung der Usambara-Linie 2 Millionen ein, sodaß auf Betrieb und Fortführung allerdings leider nur die winzige Summe von 200 000 Mark kommt. Immerhin scheint die Erkenntniß der Gefahr, daß der Handel aus unserem Gebiet in die Hände der energischer vorgehenden Engländer in Uganda und der Belgier im Kongostaat übergehe, in die Entwickelung unseres Eisenbahnwesens in Ostafrika ein schnelleres Tempo zu bringen, und zu Gunsten der Centralbahn dürfte vor Allem der Anschluß an die Kap-Kairo-Bahn entscheidend mitsprechen. Es ist vorgeschlagen, die Centralbahn von Bagamoyo über Dar-es-Salam zunächst und möglichst bald in die nahe und fruchtbare Landschaft Ukami bis etwa zu Mrogoro zu führen, eine Strecke von 291 Kilometern, wofür ein Baukapital von 12 Millionen Mark veranschlagt ist und die Richtung der Weiterführung der Entwickelung der Verhältnisse zu überlassen. Erfreulicherweise hat der Kolonialrath im Herbst 1899 seine Zustimmung dazu ausgesprochen, daß die Reichsregierung selbst den Bau dieser Bahn übernehmen möge. Die deutsche Centralbahn nach dem Victoria-See würde allerdings ca. 1400 km lang sein, aber weit mildere Steigungen haben als die Uganda-Bahn, ihren höchsten Punkt schon bei 1430 m erreichen und auch durch den Zustand der schon jetzt vorhandenen Wege, der Arbeiter-, Gesundheits- und Verproviantirungs-Verhältnisse der von ihr durchschnittenen Gegenden im Vortheil sein gegen die von der Natur weniger begünstigte Britisch-Ostafrika-Bahn.

Das Project des Herrn v. Schele, Dar-es-Salam mit dem Nordende des Nyassa-Sees zu verbinden, hat keinen Anklang gefunden; wenn einmal die Ablenkung des Nyassa-Verkehrs nach unseren Häfen in Frage kommt, dürfte es sich mehr empfehlen, diese Verbindung vom Ostufer des Sees nach Lindi oder Mikindani zu suchen, ein Weg der bedeutend kürzer, weniger schwierig und dementsprechend etwa halb so billig ist.

Digitized by Google

An Fluß- und Binnensee-Dampfern besitzt die Kolonie vorläufig nur einen Dampfer auf dem Nyassa seit 1893; den etwas unpraktisch ausgefallenen Heckraddampfer „Ulanga“, welcher den Verkehr von der Küste auf dem Rufidschi nach dem Innern des versprechungsvollen Uhehe erleichtern soll, den von Schloifer via Schire an den Tanjanyika-See gebrachten „Hedwig von Wißmann“, und den Dampfer „Gustav Meinecke“ auf dem Pangani.

Im Allgemeinen zeigt sich von Seiten des deutschen Kapitals allmählich eine größere Neigung zu Anlage in Kolonien und der jetzige Gouverneur Liebert tritt ehrlich für des Kaisers Ausspruch ein, daß solche Kapitalien nicht durch fiskalische oder bureaukratische Einschränkungen in der Entfaltung ihrer Wirksamkeit gehemmt werden sollen. Eine gewisse Erschwerung für Kapitalanlagen liegt freilich in den ausgedehnten Rechten der Deutschen Ostafrika-Gesellschaft, welcher in einem Küstenstreifen von 10 Seemeilen sowie in den Landschaften Useguha, Ussagara, Unguu und Ukami das Okkupationsrecht auf herrenloses Land zusteht. Es wäre zu wünschen, daß sämmtliche Regale der Deutschen Ostafrikanischen Gesellschaft vom Reiche abgelöst würden, wie dies 1898 bereits betreffs der Landrechte der Usambara-Eisenbahngesellschaft geschah, um freie Konkurrenz in der Plantagenfrage zu schaffen. Das nicht durch Privileg geschützte herrenlose Land gilt jetzt schon als Kronland, wird von der Regierung zu mäßigen Preisen als Eigenthum abgegeben und zwar im Allgemeinen nicht mehr als höchstens 2000 ha an eine Gesellschaft, da große Landmonopole die Entwickelung meist hemmen. Die Bedingungen, zu denen einer meiner Sansibar-Freunde 1000 ha Land von der Regierung kaufte, waren: 3 Rupien per ha zahlbar in baar oder in 25 Jahren gegen 5 % Hypothek; bei Wiederverkauf uncultivirter Strecken hat die Regierung das Vorkaufsrecht zu dem ursprünglichen Preise; über cultivirte Theile dagegen hat der Besitzer uneingeschränktes Verfügungsrecht. Bislang hat sich deutscher Unternehmungsgeist besonders dem Norden der Kolonie zugewandt, es ist aber zu hoffen, daß er sich mit der Zeit auch zum Rufidschi-Delta, dem Nord-Nyassaland, nach Uhehe, Ussagara und Unguu wenden wird.

Das Gesetz über die sogenannten Kolonialgesellschaften autorisirt den Reichskanzler, in Milderung unseres Aktiengesetzes, die Ausgabe von Antheilscheinen auch unter 1000 Mark zu gestatten und diese in liberaler Weise gehandhabte Vollmacht erlaubt auch bescheidenen Kapitalisten ihr Scherflein zur Erschließung der Schutzgebiete beizutragen. In den englischen Kolonien lauten bekanntlich die Mehrzahl der Actien nur auf ein Pfund Sterling und dadurch wird die Bildung von Gesellschaften natürlich wesentlich erleichtert.

Für die Errichtung einer kleinen einzelnen Landwirthschaft z. B. in Usambara wird die Summe von mindestens 10000 Mark als erforderlich angesehen, selbst wenn das Gouvernement dem Ansiedler den Kaufpreis des Landes, Saatkorn, Vieh u. s. w. als erste Hypothek auf sein Land geben sollte und es fragt sich noch, ob unter solchen Verhältnissen die Existenzbedingungen hier günstiger als in Deutschland sind. Was den sogenannten „kleinen Mann“ anbelangt, so ist dessen Ansiedelung bislang kaum anzurathen,

Digitized by Google

bevor nicht die Verkehrsverhältnisse bessere werden. Selbstverständlich kann es sich überhaupt nicht um eine Massen-Auswanderung nach hier handeln; in dem zunächst in Betracht kommenden West-Usambara z. B. würden nach Dr. Stuhlmann, dem verdienstvollen Leiter der Kultur-Abtheilung in Dar-es-Salam, nur etwa 200 Familien mit je 100 ha Unterkommen finden und für die vom Gouverneur Liebert empfohlenen Uhehe-Hochländer käme erst recht eine vorherige gute Verbindung mit der Küste in Frage.

Was den Handel Deutsch-Ostafrikas anbetrifft, welcher bislang noch großentheils von Sansibar und weiterhin von Bombay abhängig ist, so war bis 1897 die unerfreuliche Bemerkung zu machen, daß dessen Entwickelung zu einem Stillstand gekommen war, ja es waren sogar die im Jahre 1890/91 erzielten Werthmengen der Ein- und Ausfuhr noch nicht wieder erreicht worden. In genannter Periode betrug nämlich der Handel in

	Einfuhr Mk.	9001000	Ausfuhr	7482000	Total	16483000 Mk.
in 1897	„ „	9355900	„	5109200	„	14465100 „

Im Jahre 1898 hat der Handel, besonders im Import, einen ziemlichen Aufschwung genommen, es betrugen nämlich die Einfuhrwerthe 11852656 Rupien oder 16401705 Mk., wovon 9720568 Mk. aus Sansibar, 3116810 aus Deutschland, 2759699 aus Indien und 130528 aus England kamen, während die Ausfuhr 4332945 Rupien oder 5995929 Mk. werthete und mit 4450031 Mk. nach Sansibar, mit 1084487 Mk. nach Deutschland, 134213 Mk. nach England und 28491 Mk. nach Indien ging.

Der Rückgang in der Ausfuhr liegt besonders daran, daß das Elfenbein aus dem Kongobecken jetzt seinen Weg nach der Westküste des Kontinents nimmt und auch die Engländer einen neuen Zugangsweg nach dem Innern durch die Uganda-Linie erschlossen haben. Die Hauptausfuhrartikel sind Elfenbein, Kautschuk, Mtama, Sesam, Kopra, Kopal und Kaffee; in der Einfuhr stehen Baumwollwaaren, Reis, Eisenwaaren, Kafferkorn und Lebensmittel obenan. Das große Ueberwiegen des Imports ist zum Theil natürlich daraus erklärlich, daß die meisten Pflanzungen erst in der Entwickelung begriffen sind und Anlagemittel erfordern, aber noch keine nennenswerthen Erträge für den Export liefern.

Die Einfuhrzölle betragen für die meisten Artikel 5 %, auf Baumwollzeuge, Petroleum, Tabak, Bier und Wein 10 %, auf Champagner 15 % vom Werthe; die Ausfuhrzölle sind im Allgemeinen auf 10 % vom Werthe angesetzt, gehen bei Erdnüssen auf 2 % herunter und steigen bei Gewürznelken auf 30 %.

Der wichtigste Handelsplatz an der Küste ist noch immer Bagamoyo, weil die einheimischen Segelschiffe (Dhaus), welche auch heute noch den Hauptseeverkehr vermitteln und mit dem Monsun bis nach Bombay gehen, die Verbindung zwischen dem nahen Sansibar und hier bei jedem Winde aufrecht erhalten können; deshalb haben die Inder hier ihre Hauptfilialen und nur deshalb kommen die Karawanen aus dem Innern nach hier. Von Bagamoyo geht die große Handelsstraße nach Tabora, wo sie sich nach dem Nyanza

Digitized by Google

und dem Tanjanyika abzweigt. Für Dampferverkehr dagegen ist Bagamoyo wegen seiner schlechten Landungsverhältnisse am flachen Sandstrand recht ungeeignet und wird deshalb als Stapelplatz für den internationalen Handel nicht in Betracht kommen; diese Erwägung bestimmte die Wahl von Dar-es-Salam mit seinem guten Hafen zum Regierungssitz und zum Ausgangspunkt der Centralbahn.

Nächst Bagamoyo folgt an Bedeutung Tanga wegen seines Plantagengebietes im Hinterlande und der von hier abgehenden Handelsstraße nach den Ebenen des Massai-Landes und dem Bergland von Dschagga. Schließlich ist Kilwa zu nennen, von dem aus in neuerer Zeit auch deutsche Kaufleute Expeditionen ins Innere zum Einkauf von Kautschuk absandten, während die Karawanen, besonders zum Eintausch von Elfenbein, sonst fast ausschließlich von Arabern geführt und mit indischem Gelde bevorschußt werden. Von Kilwa führt der dritte große Handelsweg nach dem Nyassa.

Große Geschäfte machen die Kaufleute bei uns leider noch nicht, die werden in Sansibar abgeschlossen und es haben sich deshalb auch noch nicht viele hier niedergelassen; die verschiedenen Factoreien der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft, Hansing & Co., und die Westdeutsche Handels- und Plantagen-Gesellschaft stehen in erster Linie. Einige Griechen und Goanesen machen ein befriedigendes Ladengeschäft, fast den ganzen Zwischenhandel aber haben die an allen Punkten angesiedelten, anspruchslosen und geschickten Inder in den Händen, welche sowohl den Araber, wie den Eingeborenen finanziell nicht selten über Gebühr ausnützen. Da die Inder mit 2—300 Mark pro Jahr leben können, während ein europäischer Angestellter hier seinem Hause erfahrungsgemäß jährlich etwa 6000 Mark kostet, so kann der Europäer mit ihnen nicht concurriren und ist deshalb vielfach schlecht auf sie zu sprechen. Dabei vergißt man aber leicht, daß es die Araber und Inder gewesen sind, welche den Handel in Ostafrika überhaupt erst geschaffen und entwickelt haben und daß wir es ihnen verdanken, daß die Verhältnisse im Osten so viel günstiger liegen, als im Westen des Kontinents. Außerdem würde der deutsche Händler schwerlich die Geduld zu dem kleinen Geschäft mit dem Neger haben und etwaige Ausschließungsmaßregelungen der Inder, englischer Unterthanen, aus unserm Gebiet würden nicht im Einklang stehen mit der liberalen Aufnahme, deren sich tausende unserer Landsleute in englischen Kolonien zu erfreuen haben. Infolge Einführung der Gewerbesteuer von 300 Rupien pro Jahr haben übrigens einige Inder ihr Geschäft von Deutsch-Ostafrika nach Mombassa verlegt.

Ein äußeres Zeichen des indischen Einflusses ist die Landesmünze, die Rupie, welche längst die frühere landläufige Münze Ostafrika's, den Maria-Theresiathaler verdrängt hat und von denen auch die Deutsch-Ostafrika-Gesellschaft von 1890—97 ca. $1^1/_2$ Millionen in Silber, neben vielen Millionen Kupferpesas prägte. Dieser Betrag ist im Vergleich zu der großen Menge coursirenden indischen Geldes so klein, daß man innerhalb unserer Kolonie — nicht in Sansibar — die deutsche Rupie unbeanstandet zu demselben

Digitized by Google

Werthe wie die indische nimmt, obgleich letztere seit Schließung der indischen Münzanstalten im Jahre 1892 einen ziemlich festen Cours von 1/4 d repräsentiren, wogegen die deutsche Rupie den Schwankungen des Silberpreises unterliegt und z. B. nur ca. 95 Pfennige werthet.

Während man noch vor einigen Jahren gleich hinter der Küste nur Tauschartikel als Zahlungsmittel verwenden konnte, was natürlich das Reisen sehr erschwerte, kann man jetzt, besonders an den großen Straßen, weithin baares Geld benutzen; fast alle Gouvernementsstationen und sämmtliche Pflanzungen lohnen in Baargeld aus und der Eingeborene kann sich seine Stoffe und sonstigen Bedarfsartikel bei den an Ort und Stelle ansässigen Händlern, vielfach Griechen, selbst kaufen.

Der Etat für das Rechnungsjahr 1899 veranschlagt die Einnahmen auf 251000 Mark, die Ausgaben auf 8495000 Mark, sodaß ein Reichszuschuß von fast 6 Millionen Mark erforderlich ist. Unter den Einnahmen figuriren 1750000 Mark Zölle, 350000 Mark directe Steuern und 410000 Mark sonstige Abgaben und Verwaltungseinnahmen. Die Einziehung der seit 1898 in Kraft getretenen Häuser- und Hüttensteuer hat sich an der Küste in der Form von Baarzahlung ohne nennenswerthe Störung vollzogen, da die Eingeborenen hier den Nutzen einer geordneten Verwaltung anerkennen, während einem großen Theil ihrer Kollegen im Innern des Landes bislang das Verständniß für Grund und Zweck der Steuer noch abgeht; aber selbst hier ist man im Machtbereich der Stationen bislang auf keine erheblichen Schwierigkeiten gestoßen. Die jährliche Hüttensteuer beträgt nur 3 Rupien, welche auch in natura in Form von Oelfrüchten oder durch Arbeit geleistet werden kann und man hofft, daß die Eingeborenen in Folge der Steuer mehr produziren werden. Eine Gewerbesteuer soll jetzt eingeführt werden. Unter den durch die Umfänglichkeit des Verwaltungsapparates bislang unverhältnißmäßig großen Ausgaben erscheinen 2 Millionen Mark für die Usambara-Bahn, 300000 Mark als erste Rate für ein Schwimmdock von 1800 Tons Tragfähigkeit in Dar-es-Salam, $2^1/_2$ Millionen für die Civil- und etwas über 2 Millionen für die Militär-Verwaltung.

Kehren wir nun an Bord des „Bundesrath“ vor der Hafeneinfahrt von Tanga zurück. Ein hoher Leuchtthurm auf der Insel Ulenge mit 15 Meilen weit sichtbarem weißem Doppel-Blinkfeuer und gute Betonnung des Fahrwassers sichern die Anfahrt zu der niedrigen Küste, aus deren üppigem Grün besonders die zahlreichen schlanken Cocospalmen und die dickstämmigen Affenbrotbäume charakteristisch hervortreten. Der Affenbrotbaum oder Baobab, hier Mbuju genannt, den größten Theil des Jahres über kahl, ist einer der auffallendsten Bäume des tropischen Afrika, wird bis zu 20 m hoch, bildet einen mächtigen runden Wipfel und erreicht einen Stammumfang von 4—7 m und mehr. Seine großen weißen Malvenblüthen stehen an meterlangen Blüthenstengeln, an denen später die graubraunen, melonenförmigen Früchte herabhängen. Der von den Eingeborenen verehrte Baum erreicht ein ungeheures Alter, das bei einigen Exemplaren auf über 5000 Jahre geschätzt

Digitized by Google

wurde. Wir passiren zunächst den Signalmast, das Plateau, auf welchem das neue umfangreiche Lazarett errichtet wird, die schöne „Schamba" des liebenswürdigen Bezirksamtmanns von St. Paul Illaire, der sich das freundliche Grundstück der Berliner Mission anschließt und dann öffnet sich die runde, durch eine vorliegende Insel prächtig geschützte Bai, an deren linker Seite sich im Halbkreis die Stadt Tanga hinzieht. Ein Böllerschuß von unserem Schiff verkündet die Ankunft der Post, ein junger steifer Arzt macht die übliche Gesundheitsvisite an Bord und dann können wir uns an Land rudern lassen. Die bislang vorhandenen Anlegeplätze sind nicht berühmt, links läuft der gemauerte, bereits abbröckelnde Eisenbahndamm ins Meer hinein, am anderen Ende der Stadtanlage vor dem Gouvernementsgebäude eine schwache eiserne Brücke, dazwischen liegt der flache Sandstrand, welcher den gewöhnlichen Landeplatz bildet; auf Negerrücken legt man die letzte Strecke zwischen Boot und Land zurück. Vor uns liegt hier der einfache Zollschuppen und in einer Höhe von 30—50 Fuß über dem Strande zieht sich nun die schöne „Hafenstraße" entlang, eine von Flamboyants (Caesalpinia pulcherima) und indischen Mandelbäumen (Terminalia Catappa) eingefaßten Promenade, hinter der regelmäßig angelegte, breite und sich rechtwinklich schneidende Alleestraßen Raum zu weiterer Entwicklung der Fremdenansiedlung bieten. Erst weiter landein folgen die mit Palmblatt gedeckten Lehmhütten des Eingebornen-Viertels mit etwa 4000 Seelen, während die Zahl der Europäer i. J. 1897 nur 157 betrug, worunter 114 Deutsche. Das Ganze macht einen überaus freundlichen, wenn auch recht stillen Eindruck. Am rechten Flügel tritt die massive alte Boma (Festung) mit ihrem roth und grün angestrichenen Wellblechdach und den weißgetünchten Bastionen malerisch hervor und daneben erhebt sich das neue massive Regierungsgebäude mit rothem Ziegeldach. Zwei schön angelegte und gut gehaltene öffentliche Gärten, denen Plumerias (Frangipani) süßen Duft, Akalyphen und Vinheas bunte Farbe verleihen, sind hier, ein dritter inmitten der Hafenpromenade zu finden, und in letzterem erhebt sich ein Stumpf-Obelisk aus polirtem Granit, von den Kriegsschiffen der ostafrikanischen Station ihren fürs Vaterland gefallenen Kameraden gewidmet. Ziemlich am linken Ende der Hafenstraße, an welcher die meisten Europäer leben, weht die Flagge der Deutsch-Ost-Afrikanischen-Gesellschaft — schwarzes stehendes Kreuz in weißem Felde, mit den fünf weißen Sternen des südlichen Kreuzes im rothen Oberfeld — über der Factorei dieser Gesellschaft. Dieses Gebäude und das Haus des Bezirksamtmanns sind noch nach dem alten, in Ostafrika jetzt meist verlassenen System, aus Holz aufgeführt und stehen auf eisernen Stelzen, sodaß der Luftzug frei unter dem Hause verkehren kann. Meist ist man jetzt zu den kühleren Massivbauten mit dicken Wänden aus Korallenstein und Korallenkalk übergegangen und hat sich den englisch-indischen Bungalow-Stil zum Vorbild genommen, dessen überhängende Dächer und breite Veranden die Außenwände vor directer Bestrahlung der Sonne schützen und dabei Luft und Licht doch überall freien Eintritt lassen. Die Erfahrung hat gezeigt, daß die Malaria in solchen Wohn- und Schlafräumen, in denen die Luft freien Durch-

Digitized by Google

zug hat, viel weniger zu befürchten ist, als in solchen mit stagnierender Luft, vermuthlich weil letztere von den Moskiten, den Krankheitsträgern, bevorzugt werden; die nach arabischem Muster gebauten Häuser entsprechen diesen Anforderungen weniger, als das Bungalow-Haus. In Tanga giebt es z. B. etwa 250 steinerne weißgetünchte Häuser, diejenigen der besseren Inder und Goanesen in arabischem Stil mit flachem Dach und glatten Wänden, die europäischen meist mit Säulengang im Untergeschoß und mit Veranda im Oberstock, wo die Schlafzimmer zu liegen pflegen, die Dachdeckung meist mit dem bequemen aber heißen Wellblech. Straßenbeleuchtung liefern auf eisernen Pfosten stehende Petroleumlaternen; Canalisation ist in der Anlage begriffen; das aus Brunnen stammende Trinkwasser ist mäßig, dafür fehlt es aber in Tanga nicht an Hotels und anderen Trinkgelegenheiten. Neben einer Reihe von griechischen und goanesischen Schänken finden wir nahe der Postanstalt Schlunke's „Hotel Deutscher Kaiser", einen festungsartigen langen Bau, dessen hohe luftige Wellblech-Veranda an die Hafenstraße stößt; an den langen Tischen hier findet man fast zu jeder Tageszeit durstige Deutsche hinter den mächtigen Gläsern einer „Weißen" sitzen, besonders aber zwischen 5 und 7 Uhr Nachmittags, wo eine zwanglose Kneipe die Deutschen ohne alle Klassenabsonderung vereinigt. Sämmtliche Europäer sind in weiße Tropenanzüge gekleidet und wenn auch hier dem deutschen Beamten ein gut Theil der ihm nun leider einmal eigenen Steifheit anhängt, so ist der Verkehr doch im Allgemeinen zwangloser und gemüthlicher, als in der „Residenz" Dar-es-Salam, wo die Hervorhebung der Klassenunterschiede auch manchem Beamten ein Gräuel ist. Frieda v. Bülow's characteristischer Kolonialroman „Tropenkoller" spielt in Tanga, wo eine Reihe der darin handelnd auftretenden, wohlbekannten Personen heute noch lebt.

Um 1 Uhr haben im Hotel Deutscher Kaiser auch die Unterbeamten ihre reichliche und gute Messe, während die unverheiratheten Oberbeamten in der Boma speisen. Der Consum von Weißbier, den ich sonst nirgends Uebersee angetroffen habe, hat in Ostafrika so große Dimensionen angenommen, daß man es nicht nur aus Deutschland — meist Hannover — importirt, sondern es in Dar-es-Salam auch schon selbst braut und in der That bekommt das leichte und erfrischende Getränk vorzüglich. Hier in Tanga bezahlt man für das Glas = $^1/_2$ Flasche eine Rupie, in Dar-es-Salam dagegen nur $^1/_4$ Rupie. Das „Hotel zum lustigen Hans" nahe der Bahn machte während deren Bau gute Geschäfte, eine ganze „Bierplantage" leerer Franziskanerflaschen stellt dem damals entwickelten Durste ein glänzendes Zeugniß aus, jetzt ist das Gebäude provisorisch als Hospital eingerichtet.

Der am Rande des Europäerviertels gelegene Bahnhof und die Güter- und Wagenschuppen der Usambara-Bahn lagen in Todtenstille da, weit und breit war keine Menschenseele zu sehen, denn es verkehren in der Woche nur 2 bis 3 Züge, welche per Monat etwa 4000 Rupien einbringen; diese mit der monatlichen Reichssubvention von 6000 Mark zusammen konnten bei äußerster Sparsamkeit eben die Betriebsspesen decken. Der Wagenpark besteht aus 3 Lokomotiven und wenigen Personen- und Frachtwagen, letztere sind

Digitized by Google

überdies weniger praktisch, als die der nach indischem Vorbild erbauten Mombassa-Bahn; die Personenwagen hier haben nämlich nicht das doppelte, auch seitlich herunterreichende Sonnenschutzdach, und die Güterwagen sind aus Holz, statt wie dort ganz aus Eisen. Die Schwellen der Tanga-Bahn sind eiserne. Wer Lust zu einer afrikanischen Löwenjagd hat, kann sich eine solche hier außerordentlich bequem leisten, denn schon bei Kilometer 3 der Bahn trifft man den König der Thiere heute noch.

Einen sehr ärmlichen Eindruck macht das Angebot in der offenen, auf gemauerten Pfeilern ruhenden Markthalle, wo Fische, violet angelaufenes Fleisch, Hirse, Bohnen, Piment, spanischer Pfeffer und Makoma feilgeboten werden, letztere die glühend rothen, hartschaligen Früchte der Dhum-Palme mit recht holzigem Fleische. Der Marktverkehr und besonders der Fleischverkauf stehen an allen Küstenorten und auch in den Binnenstationen unter Aufsicht der Behörden, was von großer Wichtigkeit ist, da die Küste Ostafrikas häufig von Viehseuchen heimgesucht wird.

Die Eingeborenen machten mir hier im Allgemeinen einen weniger freundlichen und höflichen Eindruck als in Mombassa und es fiel hier Niemandem ein, sich vor einem Europäer grüßend zu erheben; vielfach erschienen mir die Leute eingeschüchtert.

Schon an Bord sofort nach unserer Ankunft boten eine Reihe reinlich gekleideter Suaheli-Boys von 12 bis 16 Jahren ihre Dienste an und legten ihre von der deutschen Behörde eingeführten Dienstbücher vor. Die darin in deutscher Sprache eingetragenen Zeugnisse berichteten allerdings vielfach über Faulheit und Unehrlichkeit, aber das schien die Betreffenden gar nicht zu geniren, denn sie legten ihre Bücher mit der größten Unverfrorenheit ganz unaufgefordert einem Jeden vor. Der Monatslohn für einen „Boy", wie man nach englisch-asiatischer Sitte auch hier allgemein jeden Diener, unbekümmert um sein Alter, nennt, beträgt an der Küste 10, im Innern $3\frac{1}{2}$ bis 4, für einen jüngeren Boy selbst nur 2 bis 3 Rupien, und die Spesen für Verpflegung betragen an der Küste 2 bis 3, im Innern nur eine Rupie und weniger per Monat. Die Kost besteht aus dickem Reis- und Bohnenbrei mit Fleisch, Fisch und trockenen scharfen Gewürzen. Besonders beliebt ist Papa = getrocknetes Haifischfleisch. Die genannten Löhne, so niedrig sie nach europäischen Begriffen sind, erlauben dem Boy doch, sich möglichst jung schon eine Frau (Bibi) beizulegen. Sehr gut sehen die Gouvernements-Boys aus in ihrer kleidsamen gelbbraunen Drill- (Khaki) Uniform mit schwarz-weiß-rothen Borten an dem Matrosenkragen und mit ihrer Khaki-Tellermütze. Die Suaheli-Diener erweisen sich übrigens um so zuverlässiger, je weiter sie von der Küste entfernt sind, weil sie dann immer mehr das Gefühl haben, des Schutzes des ihnen überlegenen Europäers feindlichen Volksstämmen gegenüber zu bedürfen. Der Lohn eines Arbeiters im Innern wurde mir mit einer Rupie für 5 Tage genannt, doch sei weder immer Gelegenheit, noch andrerseits stets Lust zur Arbeit vorhanden. Nachdem die letzten zwei Regenperioden ausgefallen waren und in Folge der dadurch eingetretenen Mißernten herrschte

Digitized by Google

z. B. viel Hunger im Innern und man hatte deshalb im Tanga-Bezirk auch die Erhebung der neu eingeführten Hüttensteuer für einige Monate hinausgeschoben, beziehungsweise erlassen. Lügen, Stehlen und Betrügen verstehen die meisten Neger aus dem Grunde und die scharfe Beobachtungsgabe der Eingeborenen erkennt man schon aus dem Namen, den jeder neu ankommende Weiße erhält und welcher meist die Schwäche bezeichnet, welche dem Neger selbst zum Vortheil gereichen kann.

Ein beliebter Ausflug von Tanga führt in etwa 5/4 Stunden zu den Tropfsteinhöhlen von Kulimusi.

Als ich im Mondschein wieder an den „Bundesrath“ fuhr, sangen mir die Suaheli-Ruderjungen im schönsten Deutsch „Heil dir im Siegerkranz“ vor und auch die an Bord arbeitenden Kulis begleiteten ihre Thätigkeit mit Gesang, Tanz und Händeklatschen. Inzwischen hatte unser Dampfer mit Hülfe der zwei in Tanga liegenden eisernen Leichter und der beiden Dampfpinassen seine Fracht für die südlichen Zwischenhäfen Pangani, Saadani, Bagamoyo, Kilwa, Lindi, Mikindani und Ibo auf den bereit liegenden kleinen „Safari“ derselben Gesellschaft abgegeben und bei Tagesanbruch gingen wir nach Sansibar weiter. Fünf Stunden später passirten wir den Leuchtthurm an der Nordspitze dieser niedrigen Insel, an deren Strand sich eine Reihe Schambas oder Landhäuser reicher Araber und Inder, auch ein Sommerpalast des Sultans aus üppigem Grün abheben und gegen Mittag gingen wir für kurze Zeit auf der Rhede von Sansibar vor Anker, um Post und Passagiere abzusetzen, bevor wir unsere vierstündige Weiterfahrt nach Dar-es-Salam antraten. Auch hier grüßt uns zunächst schon von weitem ein Leuchtthurm, der auf einer der niedrigen Inseln links von der Einfahrt gelegen ist, allmählich treten dann rechts auf dem Festland das stattliche Hospitalgebäude mit seinen zwei Kuppelthürmen, die Kulturstation und die Villa des Gouverneurs hervor, von der Stadt selbst und dem Hafen sehen wir aber nichts, bis wir die auf der Landspitze gelegene, in Cocospalmen eingebettete freundliche Berliner Mission und die ihr gegenüber liegende Signalstation passirt haben und dann eine scharfe Wendung machen. Die nur 200 bis 300 m breite gewundene Einfahrt führt zwischen niedrigen Sandufern und Sandbänken hier in eine schöne runde Bucht, die dem an ihrem Nordufer liegenden langgestreckten Ort seinen Namen Dar-es-Salam d. h. „Hafen des Friedens“ gab. Der Hafen ist 3 Seemeilen lang und eine Meile breit und bietet zahlreichen auch großen Schiffen sicheren Schutz. Der nur an wenigen Stellen mit Mangrovegebüsch bedeckte Sandstrand steigt bald zu etwa 13 m Höhe auf und ist hier und da mit Cocospalmen und Mangobäumen bestanden. Da sich die zahlreichen weißgetünchten Regierungsgebäude meist direct an der prächtigen Hafenpromenade, der „Kaiserstraße“ erheben, so macht die Stadt auch schon vom Wasser aus gesehen einen überaus gefälligen, ja stattlichen Eindruck: An die Berliner Mission schließen zunächst die Regierungsgebäude Nr. 1 bis 5 an, einstöckige Massivbauten mit rings umlaufenden Veranden, wo die Verwaltungsbureaus und 2 Casinos oder Messen unter-

Digitized by Google

gebracht sind. Zwischen gefälligen reinlichen Privathäusern folgen dann die alte Boma, das neu erbaute Bezirksamt, die schiefe Ebene des breiten gemauerten Aufgangs von der Landungsstelle zur Promenade und zu dem nahen langgestreckten Zollamt, dessen rothes Wellblechdach von zwei Spitzthürmen überragt wird; weiterhin das von dem mildthätigen Inder Siwa Hadschi gestiftete Hospital für Eingeborene, und auf der anderen Seite eines schmalen überbrückten Meeresarmes, der Stadt gegenüber, lugt über den Regierungspflanzungen der Spitzthurm der Mission bayerischer Benedictiner freundlich herüber, während ein neues, 150000 Rupien kostendes Gotteshaus dieses Ordens jetzt auch in der Stadt nahe der Boma errichtet wird. Um die Regierungsgebäude herum und hinter ihnen erstreckt sich ein wirklicher Park, von breiten Alleen durchzogen und von verschiedenen blumengeschmückten Squares unterbrochen.

Ich wurde an Bord im Namen des leider z. Z. im Innern weilenden Gouverneurs von einem seiner Vertreter freundlich begrüßt und hatte schon am ersten Abend Gelegenheit, im Hotel „Deutscher Kaiser" einen Theil der Honorationen kennen zu lernen. Außer diesem Hotel giebt es noch den etwa gleich guten „Fürst Bismarck" neben 5 geringeren, meist nur als Kneipen dienenden Gasthäusern, welche im Verein mit einer Brauerei für obergährige Biere und einer Brennerei den landesüblichen Durst der hier lebenden 279 Europäer — 243 Deutsche — zu stillen suchen. Der Pensionspreis in den Hotels beträgt 5 Rupien per Tag, nämlich 3 Rupien für die üblichen drei warmen Mahlzeiten und 2 Rupien für das Zimmer, während die Meß-Pension 85 Rupien per Monat beträgt. Da sämmtliche Beamten den erhöhten Tropengehalt beziehen und hier im Allgemeinen wenig Gelegenheit haben, Geld auszugeben, so können sie bei einigermaßen vernünftiger Lebensweise verhältnißmäßig gute Sparrücklagen machen. Dazu haben sie den Vortheil, nach 2 ½ Jahren den ersten, dann alle 2 Jahre einen weiteren Urlaub von je 6 Monaten mit vollem Gehalt zu genießen.

Als Angestellte der deutschen Geschäftshäuser in ganz Ostafrika werden meist jüngere Leute für drei Jahre contrahirt, welchen freie Reise und vollständig freie Station gewährt wird und die einen steigenden Gehalt von 1500, 2000 und 2500 Mark für das 1., 2. und 3. Jahr beziehen; nach Ablauf dieses Contracts kehren die Meisten nach Deutschland zurück, theils aus gesundheitlichen Rücksichten, theils weil die Chancen für Vorankommen hier im Allgemeinen recht beschränkte sind. Bei dem häufigen Wechsel und Nachschub junger Leute sind ältere deutsche Geschäftsherren in Ostafrika verhältnißmäßig selten.

Heutigen Tages nimmt ein großer Theil der Beamten von Dar-es-Salam seine Mahlzeiten in einem der beiden Hotels ein und im Casino existirt nur noch eine Messe; ehe die Hotels aufkamen, gab es im Casino nicht weniger als sechs verschiedene Messen, um den Abstufungen der sozialen Leiter möglichst weitgehend zu entsprechen; auch heute noch herrscht in „Klein-Potsdam" manch überflüssiger Reservelieutenants- und Assessoren-Dünkel, aber

Digitized by Google

es wird doch bereits eine erfreuliche Besserung anerkannt. Eine Reihe der Herren klagt selbst ganz offen über die „Schema“-Wirthschaft mit, die Praxis und der heilsame Druck der öffentlichen Meinung werden weiter fördernd wirken.

Wenn man unsern Kolonialbeamten, und gewiß mit Recht, immer wieder das Beispiel der englischen Kolonialbeamten als Vorbild hinstellt, so möchte andererseits doch auch nicht vergessen werden, daß letztere von einer bereits seit Jahrhunderten entwickelten Praxis profitiren können, während wir ja erst ganz am Anfang unserer Kolonialwirthschaft stehen. Von einem Juristen oder Offizier, der vielleicht nie aus Deutschland und wenig aus dem Verkehr mit seinen Standesgenossen herausgekommen ist, eine nach jeder Richtung hin befriedigende Thätigkeit in den Kolonien zu erwarten, hieße eben einfach Wunder verlangen. Die Engländer sind schließlich auch nicht von heute zu morgen Meister geworden, wohl in allen ihren Kolonien haben sie anfangs schwere Fehler und dazu Grausamkeiten begangen, welche die bedauerlichen Ausschreitungen unserer Leist und Wehlan vollständig in den Schatten stellen. Dem jetzigen Gouverneur von Ostafrika, Generalmajor Liebert, wird allgemein der beste Wille, Urbanität und große Schaffensfreudigkeit nachgerühmt und er hat bei seiner Rückkehr vom Urlaub ausdrücklich erklärt: „Ich will keine Beamten- oder Militärkolonie, sondern eine solche der freien wirthschaftlichen Entwicklung.“ Seine Stellung zwischen den keineswegs immer harmonirenden Ansichten der Kolonialabtheilung in Berlin, seines eigenen Beamtenstabes mit vielen Köpfen und Sinnen und denjenigen der kaufmännischen und wirthschaftlichen Interessenten ist gewiß eine schwierige und daß er sich trotzdem seinen Optimismus bewahrt hat, ist jedenfalls das Zeichen einer erfreulichen Elasticität. Für das nothwendige pessimistische Gegengewicht sorgen schon andere Kreise genug.

Eine große Muthlosigkeit für die nächste Zukunft und eine stumpfe Resignation characterisirten z. B. den deutschen Kaufmannsstand in unserer Ostafrikanischen Kolonie; so schwach er auch bislang vertreten ist, das Geschäft bleibt klein und unbefriedigend für Alle und man beklagt deshalb doppelt, daß das Gouvernement seinen Bedarf direct bezieht, anstatt den hier etablirten Häusern, die ebenso billig liefern könnten und dabei gern noch das Transport-Risico laufen würden, das Geschäft zuzuwenden.

Sehen wir uns nun etwas näher in Dar-es-Salam um. Die Dampfer müssen auch hier mitten im Hafen vor Anker gehen, eine kräftige Anlegebrücke mit entsprechenden Krahn- und Quai-Anlagen fehlen bislang, „zu theuer!“ lautet hier wie vielfach weiterhin die Erklärung. Erfährt man dann freilich, daß für die Anlage der gemauerten schiefen Landungsebene mit ihren feudalen crenelirten Bastionen 180000 Rupien ausgegeben wurden, so glaubt der Laienverstand allerdings, daß mit dieser Summe zunächst nothwendigere Dinge hätten beschafft werden können. Vom Zollhaus aus führt eine leichte Holzbrücke ins Meer und darauf steht auch ein kleiner Krahn, aber beide sind nicht ernst zu nehmen. Das Zollhaus mit seinen breiten und hohen Schuppen

Digitized by Google

ist gut angelegt, seine Verwaltung aber giebt durch kleinliche Scherereien und Plackereien Anlaß zu mannigfachen Klagen. In der alten Boma, welche die D. O. A. G. an die Regierung vermiethet hat, sind die schmuck aussehenden einheimischen Polizeitruppen untergebracht, welche Khaki-Uniform und an der topfförmigen Drillmütze in Messing einen großen Reichsadler tragen. Im Hofe der Boma steht das — glücklicherweise noch selten benutzte — Gefängniß für Europäer, mit reinlichen luftigen Räumen, denen auch die in diesem Klima unentbehrlichen Badewannen nicht fehlen. An einem der schönen freien Plätze an der „Kaiserstraße" finden wir inmitten gefälliger Anlagen eine Broncebüste Kaiser Wilhelm I. und die den Eindruck eines Musik-Kiosks machende Schaurihalle, wo wichtigere Streitsachen der Nichteuropäer unter Zuziehung von 2 Beisitzern betr. Nation, der Inder, Araber, Suaheli u. s. w. öffentlich verhandelt werden. Das alte, jetzt wohl auch schon abgetragene Bezirksamt zeigte als einziges der öffentlichen Gebäude noch den früheren Tropenstil mit offenem Unterbau von steinernen Pfeilern und eisernen Stützen, auf dem sich das aus leichtem Fachwerk erbaute Haus erhebt. Im Uebrigen sieht man im Europäerviertel jetzt nur noch Massivbauten. Im Bezirksamt machte ich die Bekanntschaft des dem deutschen Bezirksamtmann als Beistand dienenden arabischen Vali Soliman bin Nasr, eines sichtlich sehr intelligenten und weltgewandten Mannes, welcher seine Stellung pekuniär famos auszunützen versteht und mannigfach allerdings auch Ursache zu Klagen gegeben hat, z. B. durch Erheben unautorisirter Abgaben von den Eingeborenen. Der von der Regierung sehr begünstigte, im Sommer 1899 zum zweiten Male nach Deutschland gekommene Mann hat quasi ein Monopol für die Anwerbung der Träger nach dem Innern, ist Pächter des Marktes, der Fähre und der Cocospalmen und wird auf ein Jahreseinkommen von 140000 Rupien geschätzt. Der Ertrag der Hüttensteuer im Bezirk Dar-es-Salam soll der Regierung etwa 80—100000 Rupien im Jahre einbringen und da das Geld größtentheils in Kupfermünzen eingeht, so hatte man im Bezirksamt viel Säcke voll derselben zu hüten.

Im nahen, einfachen, arabischen Hause des Photographen Vincenti neben dem „Deutschen Kaiser" wohnt im ersten Stock der 1896 mit unserer Hülfe von Sansibar geflüchtete Ex-Sultan Said Khalid, der von der Reichsregierung eine monatliche Pension von 500 Rupien bezieht und hier ein beschauliches, zurückgezogenes Leben führt.

Von den fünf großen Regierungsgebäuden an der Promenade birgt das erste das Bezirkskommando; darunter erstrecken sich am Strande die Kohlenschuppen. Es folgen zwei zu Wohnzwecken eingerichtete Häuser, die Casinos, welche in den unteren Räumen Theater- und Ballsaal, Billard-, Spiel- und Meß-Zimmer, im oberen Stock die Wohnräume von Beamten enthalten. Jeder Beamte hat hier gewöhnlich zwei einfach, aber freundlich möblirte Zimmer und für Badegelegenheit und Douchen ist gut gesorgt. Die beiden nächsten Regierungsgebäude enthalten das Bezirksgericht und die Finanz-Direction, die Seele des Ganzen. Hinter diesen Verwaltungsbauten dehnt

Digitized by Google

sich, von Alleen durchzogen, ein weiter schöner Versuchsgarten mit anschließender Meierei und Zuchtstation und hier liegt am Meeresstrand die einfache, aber freundliche Villa des Gouverneurs. Dicht dabei erhebt sich das großartige, im Oktober 1897 eröffnete Hospital, aus einem Hauptgebäude und drei Extra-Pavillons für Verwaltung, Küche und Wohnung für 4 Schwestern bestehend, wozu demnächst noch eine Isolir-Baracke treten soll. Anlage und Unterhaltung der hohen, luftigen, hellen und blinkend blanken Räume sind tadellos und der Aufenthalt in dem herrlich gelegenen, freundlichen Hause ist so angenehm, daß, wenn Platz vorhanden, auch Nichtkranke, z. B. aus dem Innern zurückkommende Reisende und Erholungsbedürftige gern hier Wohnung nehmen. Das Lazarett ist mit 45 Betten ausgestattet und es werden in 1. Klasse mit Separatzimmer 7 Rupien, in 2. Klasse in Sälen à 10 Betten 5 Rupien pro Tag berechnet. Dank guter Kanalisation ist Dar-es-Salam selbst verhältnißmäßig gesund. Für die Verbesserung der gesundheitlichen Verhältnisse wird fortdauernd viel gethan. In den Städten werden neue Straßen angelegt und mit fester Beschotterung versehen; auf den älteren Binnenstationen hat man die Urbarmachung und Bebauung der näheren Umgebung nahezu vollendet. Sumpfstrecken in der Nähe von Wohnorten wurden durch Abzugsgräben und Aufschütten trocken gelegt und zur Bebauung und Bepflanzung hergerichtet. Auch die Trinkwasserfrage hat besondere Berücksichtigung gefunden; man hat die Brunnen der Orte, an denen Europäer dauernd stationirt sind, untersucht und diejenigen, deren Wasser als schädlich befunden wurde, zugeschüttet. Zahlreiche neue Brunnen sind angelegt worden, so namentlich an der großen Karawanenstraße von Bagamoyo nach Tabora.

In einem der wenigen vorhandenen, mir vom Bezirksamt zur Verfügung gestellten Eselwagen fuhr ich nach dem Westen der Stadt, vorbei am Zollhaus, den Regierungsmagazinen, dem Hospital für Eingeborene und dem Kirchhof zunächst zur Infanterie-Kaserne, einem großen ummauerten Viereck, wo die einheimischen Soldaten, jeder in einem Separatzimmer, mit Weib und Kind hausen. Nahe dem Eingang befindet sich das Gebäude für europäische Unteroffiziere, in der Mitte des Platzes die große allgemeine Küche, wo die Soldaten ihre Mahlzeiten kochen und auch hier herrscht überall peinliche Sauberkeit.

Die aus 15 Goanesen bestehende, von einem deutschen Unteroffizier mit leidlichem Erfolg gedrillte Musikkapelle der Schutztruppe bringt durch ein wöchentliches Concert etwas Abwechselung in das ziemlich eintönige Leben. Das Vereinswesen ist noch wenig entwickelt und das schöne Geschlecht ist nur durch 30 Exemplare vertreten, von denen z. Z. nur drei der Gesellschaft angehören. „Gott sei Dank, daß wir hier nicht mehr Damen haben“, brummte jovial einer der Aerzte der Station, natürlich ein Junggeselle, „sie machen doch blos Dummheiten, die dem Arzte dann endlosen Aerger geben und außerdem ist unser Leben hier auch ohne Damen schon formell und steif genug“.

Im Norden der Europäerstadt mit ihren breiten Alleestraßen und massiven Häusern schließt das weitläufige Eingeborenenviertel an, wo etwa

Digitized by Google

16000 Schwarze in weißgetünchten und mit Palmblatt gedeckten Lehmhütten wohnen, vor denen sich Veranden mit rohen Aststützen und festgestampftem erhöhten Boden befinden. Mitten in der Stadt erhebt sich die offene Markthalle, ein großes Dach, welches auf einer Reihe von gemauerten Pfeilern ruht und welche ziemlich ärmlich beschickt ist.

Der deutsche Handel in Dar=es=Salam beschränkt sich bislang meist auf Befriedigung des Lokalconsums.

Seit Februar 1899 erscheint in Dar=es=Salam, vorläufig wöchentlich, die „Deutsch=Ostafrikanische Zeitung", womit endlich der schon seit acht Jahren bestehenden „Gazette for Sansibar and East Africa" auch ein deutsches Blatt an die Seite getreten ist. Es ist dies um so erfreulicher, als die deutsche Sprache bislang in unserer Kolonie ziemlich stiefmütterlich behandelt wird; im Verkehr mit den Boys u. A. wird z. B., wo überhaupt eine europäische Sprache in Frage kommt, das Englische gebraucht; selbst im Hause unseres Gouverneurs verstehen die einheimischen Ordonnanzen und Diener kein Deutsch, wohl aber Englisch. Die Erklärung: „Es sei ganz praktisch, daß die Diener die in Deutsch geführte Unterhaltung nicht verständen" erscheint mir überaus fadenscheinig, ich habe noch nicht gefunden, daß die Engländer in ihren Kolonien aus einem solchen Grunde Deutsch sprächen oder daß ihre Kolonien ins Wanken gekommen seien, weil die Diener die Sprache der Herren verstanden. Im Gegentheil scheint es mir eine selbstverständliche nationale Ehrenpflicht zu sein, mit unserer Kultur auch unsere Sprache in unsere Schutzgebiete einzuführen.

Ein interessanter Ausflug führt zu der, der Stadt gegenüberliegenden Regierungsplantage Kurasini, wo neben Ananasfeldern unter Bombax=Alleen ca. 115000 Agaven und zwar Fourcroya gigantea in regelmäßigen Abständen von je 3 Metern in Reih' und Glied angepflanzt und prächtig gediehen sind. Der aus den 2 Meter langen Blättern gewonnene Mauritiushanf dient zu Seilen, Matten u. s. w. und eine eben aus Deutschland eingetroffene Entfaserungsmaschine mit Lokomobile soll der rationellen Bearbeitung der Faser dienen, welche etwas geringwerthiger, aber ertragsreicher als die der in Kikogwe angepflanzten Sisal (Agave americana var. Sisalana) ist, deren Pflanzmaterial man schwer beschaffen kann. Dagegen kommt die wildwachsende Sansevieria im Küstengebiet in enormen Mengen vor und ist bei entwickelten Transportverhältnissen denklich lohnend auszubeuten.

Von besseren Verkehrsverhältnissen hängt eben zunächst **Alles** in unserer ostafrikanischen Kolonie ab. Es ist gewiß schon viel in verhältnißmäßig kurzer Zeit von der deutschen Verwaltung geleistet worden und Dar=es=Salam, noch vor wenigen Jahren ein elendes Dorf, ist in seiner heutigen glänzenden Erscheinung ein schlagender Beweis dafür, aber wirthschaftlicher Aufschwung kann erst durch Aufschließen des Hinterlandes erfolgen und darauf müssen sich zunächst alle verfügbaren Kräfte und Mittel concentriren.

Sansibar. Mein nächster Besuch galt **Sansibar**, dessen geschichtliche Entwicklung ich schon in meiner Einleitung berührte bis zu der Zeit, wo Seyid Said im

Digitized by Google

Jahre 1840 seine Residenz von Maskat aus dahin verlegte. Nach dessen Tod 1856 wurden die omanischen und die ostafrikanischen Besitzungen unter zwei seiner Söhne getheilt, letztere übernahm Said Madjid und nach dessen Tod im Jahre 1866 Said Bargasch, ein aufgeklärter und energischer Herrscher, der, wie wir sahen, 1885 mit der deutschen Regierung in einen Konflikt kam betr. des Abschlusses der Schutzverträge in dem von ihm beanspruchten ostafrikanischen Hinterland. Während der 1888er Verhandlungen mit der D. O. A. G. starb Said Bargasch und sein Nachfolger Said Khalifa schloß 1888 auch einen Vertrag mit der Britisch-Ostafrikanischen Gesellschaft und überließ dieser 1889 weiter die Inseln- und Hafenplätze der Somaliküste zur selbstständigen Verwaltung und Ausnutzung. Auf Grund des deutsch-englischen Uebereinkommens übernahm dann am 4. November 1890 England die Schutzherrschaft über die Inseln Sansibar und Pemba. Unter Hamed bin Thwain (1893–96), der seinem Bruder Said Ali (1890—93) folgte, traten auch die Italiener als Bewerber um einen Theil des verfallenden Araberreiches auf und 1893 wurde die Benadirküste unter ihre Verwaltung gestellt. Als 1896 Hamed plötzlich starb, besetzte der den Engländern nicht genehme Said Khalid den Palast, aus dem er jedoch durch das Feuer englischer Kriegsschiffe, welches den Palast größtentheils zerstörte, bald vertrieben wurde. Er flüchtete in das am Meere liegende deutsche Konsulat und wurde von da, trotz des Protestes der Engländer, bei eingetretener Hochfluth direct von deutschem Boden an Bord eines deutschen Kriegsschiffes und nach Dar-es-Salam gebracht. Die Engländer setzten darauf, nach Plünderung des Palastes, Said bin Hamud ein, welcher nichts weiter als eine Puppe in ihrer Hand ist.

Die auswärtigen Beziehungen Sansibars werden schon seit 1893 von dem englischen Generalkonsul als Vertreter der britischen Regierung geleitet, mit deren Zustimmung der Sultan seine vier höchsten Beamten, jetzt sämmtlich Engländer, ernennt. Der Sultan besitzt ein beträchtliches Privatvermögen, bezieht jetzt aber nur noch eine Civilliste von 15000 Rupien pro Monat, während ihm früher die Zolleinnahmen allein 120 bis 150000 Rupien pro Monat einbrachten.

Sansibar und Pemba zusammen zählen etwa 210000 Einwohner, wovon 150000 auf Sansibar kommen, eine 1522 □km große Korallenbank, über der sich ein bis 135 m. hoher Hügelzug aus eisenhaltigem rothen Thon erhebt. Nur die Westküste ist fruchtbar und gleicht in ihrem üppigen Baumschmuck einem großen Parke; die steile Ostküste ist ein echtes Korallenland mit Einsturztrichtern, Höhlen und versinkenden Flüssen. Der trockenste Monat ist der September.

Die in der Mitte der Westküste liegende Hauptstadt der Insel repräsentirt sich vom Wasser aus gesehen freundlich, aber keineswegs imposant: Eine lange Reihe weißgetünchter Häuser arabischer Bauart mit Zinnen und flachem Dach, hier und da überragt von einer schlanken Cocospalme, in der Mitte etwa die theilweise zusammengeschossenen Sultanspaläste mit dem durch das Bombardement gleichfalls stark beschädigten Leuchtthurm davor, rechts davon

Digitized by Google

das Zollhaus mit dem Geschäftsviertel und schließlich die Konsulate dem Strande entlang an der Spitze der vorspringenden Halbinsel. Dieses Stadtviertel, von den Europäern, Arabern und besseren Indern bewohnt, heißt Schangani; nördlich vom Sultanspalast schließt sich Malindi an, wo außer genannten Elementen die meisten Franzosen ihren Wohnsitz haben, dann sinkt das Niveau der Wohnungen und ihrer Bewohner immer tiefer, bis wir auf der anderen Seite des flachen, bei Fluth die Stadt in zwei Theile schneidenden, bei Ebbe sumpfigen Meeresarmes das Negerviertel Ngambo antreffen, dessen einfache Hütten mit Makuti = Palmblättern gedeckt sind.

Quaianlagen und moderne Bootanlegestellen fehlen auch in Sansibar; der Strand ist meist im Privatbesitz und auch hier legt man den Weg zwischen Boot und trockenem Lande gewöhnlich auf dem Rücken der Eingeborenen zurück. Nur vor dem Zollschuppen ist ein kurzer gemauerter Quai mit hydraulischen Krahnen, aber alle Dampfer müssen draußen auf der Rhede liegen bleiben, welche durch die Insel vor den rollenden Wogen des indischen Oceans geschützt ist. Den Hafen beleben zahlreiche, theilweise offene Dhaus mit großen lateinischen Segeln und unter Sansibar-, deutscher oder englischer Flagge, sowie schmale kleine Fischerböte mit und ohne Auslegerbalken und mit kuchenschaufelähnlichen Rudern. Gewöhnlich liegen auch einige fremde Kriegsschiffe hier und einer der dem Sultan gehörigen zwei Handelsdampfer. Von Sr. Hoheit Marine ist nur noch ein Wacht- und ein Salutschiff übrig, nachdem seine Corvette „Glasgow" gelegentlich des 1896 er Bombardements von den heldenhaften Engländern in den Grund gebohrt wurde. Noch heute ragen ihre Masten unweit vom Strande aus dem Meere empor und stören das Fahrwasser.

Nach der Landung haben wir zunächst das Zollhaus zu passiren, wo die Versicherung, daß wir keine Waffen führen, genügt, uns jede Visitirung zu ersparen; Sansibar ist Freihafen und erhebt nur auf Spirituosen und Tabak Abgaben.*) Die nächste enge Straße rechts führt uns zu dem von Wittwe Berger, einer Rumänin, gehaltenen „Afrika-Hotel", dem „ersten" der Stadt, aber doch sehr bescheidenen; Pensionspreis 6 Rupien pro Tag. Um die Billigkeit der Lebensmittel zu characterisiren, sei angeführt, daß ein Dutzend Hühner hier 3 Rupien, an der Küste selbst nur 2 Rupien kostet.

Die mir bekannten Beschreibungen Sansibars stimmen darin überein, die Stadt und ihre nähere Umgebung als ganz überaus schmutzig zu schildern; in dieser Beziehung fand ich mich angenehm enttäuscht: wenn es auch heute noch nicht gerade ein Musterplatz ist, so haben sich die Verhältnisse hier doch wesentlich gebessert. In den engen, vielfach gewundenen Straßen zeigt sich zwar noch mancher Verfall — besonders veranlaßt durch die

*) Sansibar hat im September 1899 aufgehört, Freihafen zu sein. Zollfrei bleiben nur Münzen, Kohlen, Elfenbein, Kautschuk und Schildpatt. Von allen übrigen Waaren wird ein Einfuhrzoll von 5% erhoben. Der bisherige Spirituosen-Zoll bleibt derselbe.

Digitized by Google

mohammedanische Sitte, einen Bau nach Tod des Bauherrn nicht zu vollenden, sondern das angefangene Haus als Ruine seinem Schicksal zu überlassen — aber die Straßen selbst sind leidlich reinlich gehalten. Die Bauart der meist einstöckigen Häuser in Schangani ist durchgängig arabisch: dicke, innen und außen weißgetünchte Korallenstein-Mauern, nach außen wenige, schmale und unregelmäßige Fenster, im Erdgeschoß durch eiserne Stabgitter, sonst durch grüne Jalousien geschützt, an oder auf dem Oberstock zuweilen vorspringende Erker aus Holzgitterwerk, flache, von Zinnen gekrönte Dächer, Thüren- und Thürbalken aus Teakholz mit schöner Bombay-Schnitzerei; im Innern rings um den Hof laufende offene Gänge mit flachen, kielförmigen Bogenöffnungen. Die Straßenbeleuchtung liefern Petroleumlampen, Gas oder Elektricität sind bis auf einige Bogenlampen vor der Palaisfront bislang hier unbekannt. Gutes und reichliches Wasser bringt aus dem Innern der Insel eine mit großen Unkosten vom Sultan Said Bargasch angelegte Leitung, welche nahe dem Sultanspalast in einem in Schiffsform gemauerten Reservoir mit zahlreichen Messinghähnen endet; hier kann man besonders des Morgens die Eingeborenen bei ihrer Toilette beobachten.

Einige Rikschas japanischer Art und wenige Wagen, meist von zweifelhafter Eleganz, dienen dem Personenverkehr der oberen Hundert, auch das Zweirad wird fleißig und vielfach schon von Nichteuropäern gebraucht. Der Fremde kann sich unschwer die Erlaubniß zur Benutzung von des Sultans Marstall beschaffen, aber es wird im Allgemeinen hier nur wenig geritten. Den Lasttransport vermitteln breiträderige Ochsenkarren, Esel und Kamele.

Der europäisch gebaute Repräsentationspalast des Sultans, ein freistehender zweistöckiger quadratischer Bau, ringsum mit von eisernen Säulen getragenen offenen Veranden umgeben, zeigt noch stark die Spuren des 1896er Bombardements und ist zur Zeit ganz verlassen und unbewohnt, es ist kaum der Schutt weggeräumt; das früher nördlich daran stoßende Harems-Palais ist überhaupt nur noch ein Trümmerhaufen und das nun folgende, jetzt benutzte alte Palais, ist ein einfacher Araberbau, der sich im Aeußeren nur durch die größere Sauberkeit seiner weißgetünchten Wände und der hellgrünen Jalousien von der Umgebung abhebt. Die innere Einrichtung des Palastes weist allerlei europäische Dekorationsstücke auf, wie venetianische Spiegel, theuere Kronleuchter und andere Dinge, welche die nach hier kommenden Geschäftsreisenden dem Hofe aufschnacken, aber im Ganzen ist die Ausstattung einfach. Da ungefähr ein Jeder, der beim Sultan Audienz hat, durch die Verleihung eines großen, weiß und roth emaillirten Ordens „zum strahlenden Stern“ „ausgezeichnet“ wird, und dies deutscher Auffassung nicht entspricht, so lehnt das hiesige Konsulat Einführungen bei dem Sultan ab, wenn nicht ganz specielle Veranlassung vorliegt, um nicht die bei einigen Weltreisenden sehr beliebte Jagd nach exotischen Orden zu unterstützen; auch sucht man das Mißtrauen der Engländer zu vermeiden. Man kann den Sultan aber auch außerdem oft genug sehen, entweder bei seinen Ausfahrten im vierspännigen Landauer, neben dem englischen General Matthews, seinem Premier- und Finanzminister sitzend, oder

Digitized by Google

bei dem allabendlichen Concert, welches die aus Goanesen bestehende Musikkapelle vor dem Palaste bringt und dessen Klängen Se. Hoheit in langem weißen Kittel und mit weißer Kappe auf dem Kopf, unter den rothseidenen Draperien am offenen Fenster des ersten Stockes sitzend, lauscht. Sultan Said bin Hamid, dessen eines Auge etwas gelähmt, ist eine stattliche Erscheinung von ziemlich schwarzer Gesichtsfarbe; weit heller in Hautfarbe und viel stolzer in Haltung und Tracht ist sein am nächsten Fenster sitzender Bruder Seyid Khalid. Während des kurzen Concerts präsentirt eine Ehrenkompagnie das Gewehr vor dem Sultan. Um 8 Uhr schließt das Programm mit der Sansibar-Nationalhymne, welche Prinz Seyid Khalid stehend anhört, nach einem Rundmarsch um den Platz ziehen Musik und Ehrenkompagnie ab, das Volk verläuft sich und der Prinz fährt in einem großen, roth ausgeschlagenen Hoflandauer nach seinem eigenen Hause zurück, worauf der Platz in Einsamkeit und Stille zurücksinkt. Am Freitag, dem mohammedanischen Feiertag, findet ein solches Concert auch schon am Vormittag statt und die Musik durchzieht dann, genau so wie bei uns von zahlreichen Jungen umtanzt, die Straßen an der Spitze einer Fahnenkompagnie der Sultanstruppe, welche aus einer persischen Leibgarde von 150 Mann und einer regulären Truppe von ca. 1000 Eingeborenen besteht. Dieselben werden unter einem englischen Oberoffizier von einheimischen Offizieren kommandirt, tragen Khaki-Drilluniform, das rothe englische Affen-Käppi und theilweise sogar Schuhzeug. Die Sultanssoldaten salutiren gewöhnlich nur die ihnen begegnenden Engländer nicht aber die anderen Europäer, vor denen sie übrigens im Allgemeinen keinen großen Respect haben.

Dem Palast gegenüber am Strande befindet sich des Sultans Menagerie, d. h. einige Käfige mit Löwen, deren Wärter das Wort „lion keeper" groß gestickt auf seiner Brust trägt. Zuweilen sieht man hier auch eine der zierlichen, rehartigen Zwergantilopen, welche auf den kleinen Inseln bei Sansibar leben. Eine Reihe alter portugiesischer, arabischer und englischer Kanonenrohre liegt hier, wie bei dem nahen Fort unordentlich im Sande herum. Letzteres stammt aus der Portugiesenzeit, dient jetzt als Gefängniß, dessen mit Beinketten gefesselten Pflegebefohlenen man häufig an Straßen- und anderen öffentlichen Bauten begegnet und bildet mit seinen Zinnen und faßförmigen Eckbastionen in altarabischem Stile unstreitig den malerischsten Theil der Stadt überhaupt. An der Westseite des Forts, dem Mündungspunkt mehrerer engen Gassen, wird unter freiem Himmel täglich Markt, „Soko" abgehalten, der außerordentlich stark besucht ist und ein sehr buntes Bild bietet. Neben Lebensmitteln aller Art finden wir hier auch sämmtliche anderen Dinge vertreten, die im hiesigen Haushalt gebraucht werden, wie Kleider, Möbel, Hausgeräthe u. s. w. und zwar sowohl in neuem, wie in gebrauchtem Zustand. Die verschiedenen Moscheen sind ohne allen architectonischen Schmuck in die Straßenfront eingebaut, ganz überwiegend ohne Minaret und weisen im Innern eine weißgetünchte nüchterne Pfeilerhalle mit der Betnische in der Richtung nach Mekka auf. Des Abends um 8 Uhr

Digitized by Google

und des Morgens bei Sonnenaufgang ertönt ein Böllerschuß und die Muezzins rufen dann vom Dache der Moscheen die Gläubigen zum Gebet, dessen monotone Töne, ich von meinem Zimmer aus jeden Morgen hören konnte.

Vom Hotel aus der Hauptstraße Mnasi Moya folgend, gelangt man an den Konsulaten vorbei bald ins Freie und der leidlich gehaltene Weg ist von hier ab mit Kasuarinen eingefaßt; links liegt der Victoria-Garten, früher ein Sultansharem, gelegentlich Königin Victoria's Jubiläum vom Sultan der hiesigen englischen Kolonie geschenkt und jetzt zu einem öffentlichen Garten „nur für Europäer“ umgewandelt, in welchem die Sultanskapelle jeden Mittwoch Nachmittag zwischen 5 und 7 Uhr concertirt. Rechts zieht sich eine Reihe Erdgeschosse mit freundlichen Vorgärten hin, Angestellten des Sultans als Wohnung dienend, dann folgen der Kasernenhof für die Truppe, des Sultans Schamba oder Landhaus und die Begräbnißplätze der Mohammedaner und Europäer, sowie der Verbrennungsplatz der Hindus auf einem dem Meere entlang laufenden Hügelrücken. Weiterhin finden wir den freundlich angelegten englischen Sportplatz und die Schamba des deutschen Clubs, mit einem einfachen Gebäude unter mächtigen, schattenspendenden Mangobäumen und mit prächtigem Blick auf das Meer. Hier treffen sich zwischen 5 und $1/_2$7 Uhr Nachmittags regelmäßig eine Reihe unserer Landsleute, um eine Partie Tennis zu spielen, Whisky und Soda oder Wermuth zu trinken und dann letztere Beschäftigung vor dem Diner und unter Benutzung der Knobelbecher noch für eine kurze Zeit im Stadthaus des Clubs fortzusetzen. Dasselbe liegt sehr bequem im Centrum von Schangani dicht am Fort, bietet in seinem arabischen Bau einfache, aber hohe und freundliche Räume und bildet auch am späten Abend einen beliebten Vereinigungspunkt für musikalische und gesellige Zwecke, oft bis tief in die Nacht hinein. Der Club zählt 24 in Sansibar ansässige und eine Reihe in anderen Orten Ostafrikas lebende Mitglieder.

Was den Handel anbetrifft, so nehmen unsere Landsleute in Sansibar den ersten Rang unter den Europäern ein, man zählt hier 7 deutsche Firmen (meist nur Import) neben 4 französischen (meist Export nach Marseille), 4 englischen (mit Import, Schiffs- und Kohlengeschäft) und je einer holländischen (Import) und amerikanischen (Import von Petroleum und baumwollenem Drill, Export von Elfenbein). Im Jahre 1897 betrug der Gesammtwerth der Einfuhr 1400000 £, der Ausfuhr 1189000 £ und davon entfällt etwa ein Viertel auf den Verkehr mit Deutsch-Ostafrika, besonders durch die Ausfuhr von Elfenbein und Gummi, welch letzterer aus dem portugiesischen Hinterland nach Kilwa und Lindi kommt. Die Haupteinfuhrartikel aus Deutschland bilden Draht, Eisenwaaren, Steingut, Emaillegeschirr, Provisionen und Bier. Ein großer Artikel sind besonders die in Holland gedruckten grellrothen, baumwollenen Kattune in monatlich wechselnden Mustern für die Suahelis. Exportartikel sind Elfenbein, Nelken, Kopra, Gummi, Kopal und Orseilleflechten; einen originellen Ausfuhrartikel von hier

Digitized by Google

bilden seit einiger Zeit verschiedene gefällig aussehende Muscheln, welche in Partien von 100000 Stück nach Deutschland gehen, um in Helgoland, Norderney und anderen Seebädern an die Badegäste verkauft zu werden. Von den Elfenbeinzähnen gehen die großen, oben am dicken Ende gewöhnlich tief ausgehöhlten Exemplare nach Indien, um zur Fabrikation von Armringen zu dienen; am werthvollsten sind die gleichmäßig mittelstarken Zähne, welche man für die Billardkugeln braucht. Ich sah hier u. A. einen 3 Meter langen und 225 Pfund schweren Zahn.

Im Schiffsverkehr ist die deutsche Flagge vorherrschend; von 235 Schiffen mit 286263 Tons Gehalt, die 1898 in Sansibar verkehrten, waren 92 mit 134346 Tons deutsch.

Die Preise im Großhandel werden in Dollars gestellt und 47 Cents = 1 Rupie umgerechnet; nur letztere Münze coursirt; die vom Sultan Saïd geprägten Dollarstücke sind seltene Curiositäten. Der indische Zwischenhändler beansprucht beim Importeur 2 bis 6 Monate Credit und ist in seinen Zahlungen häufig unzuverlässig. Wirklich nennenswerthe Vermögen sollen heute in Sansibar sowohl unter Arabern wie Indern sehr selten sein. Die Arbeitszeit in den europäischen Geschäften ist von 8 bis 12 und von 2 bis 5 Uhr.

Ueberaus bunt und interessant ist die auf etwa 60000 Seelen geschätzte Bevölkerung der Stadt, wozu noch eine fluctuirende Bevölkerung von 10 bis 30000 Köpfen tritt. Wir finden hier neben den überwiegenden Suahelis etwa 200 Europäer, 4000 Araber, 7000 Inder, 5000 Komorenser, 500 Goanesen, dazu Belutschen, Somalis und Malagaschen, und das Trachtenbild dieses Völkergemisches ist natürlich bunt genug. Die Europäer kleiden sich fast ausnahmslos in weißbaumwollene Drillanzüge. Der Araber und Belutsche trägt für gewöhnlich ein langes schneeweißes Hemd, den Kanzou, zusammengehalten durch einen kostbaren Gurt und eine buntfarbige Schärpe, welche zugleich als Kuppel für den langen krummen Dolch, die Djembia dient; der Griff der letzteren ist häufig sehr kostbar; die Kopfbedeckung bildet eine weißbaumwollene Topfkappe oder der rothe Fez, die Kofia; als Umhang dient zuweilen ein leichter brauner Tuchmantel. Bei Gala wird über den „Kanzou“ noch der „Djoho“, ein offener, mit echt goldenen und silbernen Borten verbrämter, dunkler Tuch-Burnus getragen und ein buntfarbiger Turban, der „Kilemmba“ um den Kopf gewunden. An den Füßen Sandalen. Der Araber bildet das aristokratische Element der Insel, war früher Sklavenhändler und betreibt den Plantagenbau. Die Inder sind als Kaufleute und Handwerker thätig und zwar kleidet sich der mohammedanische Inder ganz in Weiß, ähnlich wie der Araber, aber mit einer Jacke, die vorn mit einer Reihe zahlreicher Knöpfe geschlossen ist; auf dem Kopf trägt er einen mit Gold und Silber reich durchwirkten weißseidenen Turban, an den Füßen türkische Pantoffeln. Die Kaufmannskaste der Banianen, meist aus Gudscherat stammend, kleidet sich gleichfalls ganz in weiße Baumwollstoffe, trägt um die Hüften geschlungen ein Lendentuch, darüber ein Jaquet europäischen Schnittes und eine buntgestickte Kappe auf dem Kopfe. Die portugiesischen Goanesen, meist

Digitized by Google

Maschinennäher, Kleinhändler und Wäscher, kleiden sich europäisch, ebenso — mit Ausnahme ihrer mitraförmigen Kopfbedeckung — die Parsi-Großkaufleute. Die harmlos vergnügten, leicht zufriedenen Suahelis endlich tragen meist nur einen Lendenschurz, die „Ngouo“ aus rohbaumwollenem, buntgeränderten Stoff und dazu eine gewirkte Kappe oder einen Fez, und die Frauen kleiden sich in zwei „Lambas“, 50 × 72 Zoll große rothgrundige Kattuntücher in grellen Mustern, von denen das eine um die Hüfte, das andere, der „Kisouto“ straff über die Brust geschlungen wird; das kurzwollige Haar wird häufig in von vorn nach hinten laufenden Raupen frisirt. Die Eingeborenen tragen beim Gehen meist einen langen Stab in der Hand.

Der Tagelohn der Arbeiter im Zollhause beträgt 5 Annas = 40 Pfennige.

Zwischen den Anhängern der verschiedenen Religionen ist nie ein Zusammenstoß zu verzeichnen, Sansibar ist unter Sultanherrschaft vielmehr immer ein tolerantes und gastfreies Land gewesen. Englische und französische Missionen haben in Sansibar große Stationen und unter den vier — theilweise damit verbundenen — fremden Hospitälern ist besonders das nahe dem deutschen Konsulat, am Meere gelegene, französische Hospital St. Joseph unter Leitung des bekannten Père Etienne zu nennen.

Interessant war mir, eines Nachmittags der Preisvertheilung der Euan Smith Madressa beiwohnen zu können, einer 1891 gegründeten, nach dem damaligen englischen Generalkonsul benannten englisch-indischen Schule. Das Fest fand in dem dazu besonders geschmückten Victoria-Garten statt. Zwischen einem Spalier von abwechselnden englischen und Sultans-Flaggen führte der Mittelgang zu einer großen hölzernen Gartenhalle, welche seitlich durch weißes Segeltuch geschlossen und am Frontispiz mit der Inschrift „God save our Queen-Empress“ geschmückt war; an Decke und Pfeilern zahlreiche Hängeleuchter und Girandolen, der Fußboden mit geblümtem Teppich belegt, Divans, Rohr- und Polstersessel bequeme Sitzgelegenheiten bietend. Im Hintergrund erhob sich, mit dem Union Jack drapirt, eine Art Jahrmarktsbude, mit Teppichen belegt und mit Divans und Armsesseln für die officielle Welt, voran Sir Arthur Hardinge, Ihrer Britischen Majestät diplomatischen Vertreter und Generalkonsul in Sansibar. Davor gruppirten sich rechts die Schüler der Anstalt, links deren Verwandte und andere Besucher des Festes, das Ganze außerordentlich malerisch wirkend. Im Vordergrund etwa 15 europäische Damen, dazwischen auch zwei Parsifrauen mit ihren Mädchen, in leichten Shawlgewändern aus brochirtem weißen und rothen Seidenstoff, mit gleichartigen Kopftüchern; dahinter zahlreiche Hindus mit golddurchwirkten Turbans, theils in glattweißen Gewändern, theils mit reichgestickten Kaftans; Parsis im dunklen geschlossenen Gehrock. Auf der rechten Seite in drei Reihen mit untergeschlagenen Beinen auf dem Boden sitzend und unter Aufsicht ihrer indischen Lehrer die ca. 100 Schüler im Alter von 6—16 Jahren, theils in dunkelblauen oder granatrothen Sammtröcken mit reichen Gold- und Silberposamenten und einer flachen, niedrigen, mit Flimmer besetzten Kappe auf dem reichgeölten schwarzen Haar, theils im dunklen arabischen Kaftan mit bunten und goldenen Borten, die

Digitized by Google

Aermeren in glattweißen Gewändern, die Parsis in stumpffarbiger, meist grauer Seide; einige der kleinen Stutzer ließen das Taschentuch coquet weit aus der Brusttasche hängen. Der Preisvertheilung ging eine Reihe von Solo- und Ensemble-Recitationen voraus, theils in Gudscherati, theils in englischer Sprache, Koransprüche, Lehrgedichte und Scenen aus Shakespeare's Dramen umfassend. Die vom festordnenden Secretär Jafferbhoy Gangji aufgerufenen Schüler betraten in Programmfolge die Estrade mit einer Verbeugung gegen Sir Arthur Hardinge, die Hand grüßend zum Kopf führend, erledigten ihr Pensum meist in singendem Tone mit ausdrucksvollen Handbewegungen und zogen sich alsdann wieder grüßend unter allgemeinem Händeklatschen zurück. Die dann folgenden Uebungen am Barren und Parterre-Gymnastik gaben besonders vier kleinen, als Jockeys gekleideten Hinduknaben Gelegenheit, ihre Geschmeidigkeit zu zeigen. Die Vertheilung der zahlreichen Preise, englischer Bücher in Prachteinbänden, nahm die liebenswürdige junge Gemahlin des englischen Konsuls vor und Sir Hardinge sprach dann das Schlußwort, der Verwaltung und den Lehrern Anerkennung und Dank zollend und die Hoffnung aussprechend, demnächst auch in Mombassa eine ähnliche Anstalt begrüßen zu können, welche die Inder nicht nur in ihren eigenen, sondern auch in den englischen Kulturelementen unterrichten solle. Das von des Sultans Goanesenkapelle gespielte „God save the Queen" bildete den stilgerechten Schluß der interessanten Feier.

Eine der characteristischsten z. Z. in Sansibar lebenden Typen ist der alte Tippu Tipp, der frühere Großkaufmann, Elfenbein- und Sclaven-Händler am oberen Kongo, bekannt durch seine Beziehungen zu Camaron und Stanley. Nachdem er seinen Widerstand gegen den Kongostaat 1890 plötzlich aufgab, hat er seinen ständigen Aufenthalt in Sansibar genommen und nach vorheriger Anmeldung besuchte ich ihn eines Nachmittags in Begleitung des Afrikaforschers Premierlieutenant Werther, der mir liebenswürdig als Dolmetscher diente. Wir betraten zunächst die Treppenhalle des großen Hauses, die von gemauerten, mit Fließen belegten Bänken eingerahmt ist, über welche man Teppiche für uns aufrollte, während unser Besuch angemeldet wurde. Als man uns sodann zu dem im zweiten Stockwerk liegenden Wohnzimmer hinaufführte, zeigte uns ein Einblick in die sämmtlich offen stehenden Räume dieselben überaus schmutzig, fast unmöblirt und nur mit ordinären Matten ausgestattet. Das Empfangszimmer ist fünffenstrig, in die hohen, weißgetünchten schmutzigen Wände sind einige Nischen eingelassen, Matten und geringwerthige Teppiche bedecken den Boden, auf dem schmutziges Eßgeschirr herumsteht. Drei Ecken des Zimmers werden von großen eisernen Bettstellen eingenommen, darüber hängen schmutzige Moskito-Netze und in der vierten Ecke liegt ein Haufen schmutziger Matratzen. Zwischen den Fenstern hängen zwei halberblindete Goldrahmenspiegel, an der gegenüberliegenden Wand zwei billige, achteckige amerikanische Wanduhren, unaufgezogen; daneben ein geschenktes Oeldruckbild mit einer Scene aus der französischen Revolution und eine Flinte zum Einüben für seine jüngeren Knaben. Ueber der Eingangsthür fällt eine

Digitized by Google

vertrocknete Cocosnuß auf, welche als Symbol der Fruchtbarkeit und als Fetisch dafür gilt, „daß die Engländer ihn hier in Ruhe lassen." Die drei mitten im Zimmer stehenden runden Tischchen tragen eine gleichfalls unaufgezogene Marmorstanduhr, eine Petroleumlampe und eine Vase. Einige mit Rohr bezogene Stühle und ein alter Segeltuch-Schiffsstuhl vervollständigen die Einrichtung des Salons, welche heterogen genug ist und gewiß nicht den Erwartungen entspricht, mit denen der Neuling das Haus des „reichsten Arabers Sansibars" betritt. Tippu Tipp, ein angehender Sechziger von stattlicher Erscheinung, empfing uns sehr freundlich mit Händedruck. Er ist Sohn eines Arabers und einer Negerin, hat eine fast schwarze Hautfarbe, lebhafte gescheute Augen und trägt einen weißen Vollbart. Seine Kleidung bestand aus dem langen, weißbaumwollenen Hemd, einer weißen Stoffkappe und Sandalen an den nackten Füßen. Die zwei seiner Söhne, baumlange Figuren, welche im gleichen Zimmer hier mit dem Vater schlafen, waren auch anwesend, der älteste 27 Jahre alt, eine sympathische Erscheinung von ziemlich heller Hautfarbe und ruhigem vornehmen Wesen, der uns mit Stolz seine Suaheli-Englische Grammatik zeigte, aus der er jetzt anfängt, Englisch zu lernen. Der andere, von einer Kongo-Negerin stammende Sohn, ist von weit dunklerer Hautfarbe. Ein Diener brachte uns in hohen Gläsern eine Art Limonade und es begann nun eine ganz gemüthliche allgemeine Unterhaltung. Tippu erkundigte sich nach den ihm persönlich gut bekannten Wißmann und Soden und sprach die Vermuthung aus, daß sie wahrscheinlich „wegen der bösen Zeitungen" nicht mehr herauskämen. Er meinte, daß nach der Auftheilung Chinas demnächst wohl auch Arabien an die Reihe kommen dürfte und fügte lachend hinzu, „dann hätten die Europäer wohl so ziemlich Alles." Beim Abschied verehrte er mir zum Andenken seine Photographie mit Unterschrift und die beiden Söhne gaben uns das Geleite bis zur nächsten Straßenecke.

Höchst lohnend ist eine Ausfahrt ins Innere der Insel und nach einer der freundlichen Schambas, welche auch unsere Landsleute hier besitzen und wo sie häufig ihre Sonntage verleben. Die Gegend gleicht überall einem reizvollen Parke in leicht gewelltem Gelände und bietet von den höher gelegenen Punkten aus entzückende Rundblicke, welche das Meer und die langgezogene Hauptstadt einschließen. Mächtige Mangobäume, mit vorzüglichen Früchten überladen und Jackbäume zeigen die üppigsten Laubkronen; daneben finden wir Durians, Cajus, Guiaven, Orangen und Bananen, hin und wieder eine Sykomore oder Maulbeerfeigenbaum mit nahe dem Stamm herabhängenden großen Büscheln eigenartiger Früchte; dazwischen erheben überall schlanke Cocos- und Areka-Palmen ihre Blätterwedel. Als Lebensmittel findet man besonders Manioc, daneben Mais und Reis in zahlreichen kleinen Feldern angepflanzt. Fährt man nach dem etwa 6 Meilen nördlich der Hauptstadt liegenden Regierungspflanzgarten Mwera, wo man auch eine kleine Vanillekultur sehen kann, so passirt man eine ganze Reihe von Gewürznelken-Plantagen, welche seit 1830 den Hauptreichthum der Insel bildeten, seit

Digitized by Google

Aufhebung der Sklaverei wegen Arbeitermangels aber vielfach verwilderten; so sind die trockenen Aeste an vielen Stellen nicht ausgeschnitten und der Boden ist nicht gejätet. Wo aber die Pflege noch eine gute ist, da sind die vollen Kronen der prächtigen Bäume über und über mit Blüthenbüscheln bedeckt. Die Blüthezeit dauert von September bis Dezember und Januar und zwar müssen die Blüthen gebrochen werden, nachdem sich die kleine Kugel am Ende des Nägeleins gebildet hat, aber bevor diese Knospe aufbricht und die weißen Staubfäden zeigt. Die Stengel der Blüthen werden zur Herstellung von Nelkenöl benutzt. Der arabische Plantagenbesitzer hat durchweg nicht das Kapital, seine Arbeiter in Tagelohn zu bezahlen, ist vielmehr meist in den Händen indischer Wucherer und bei der hohen Besteuerung der Nelkenproduction in Sansibar mit 30 % — sie bildet die Haupteinnahme der Verwaltung — und der durch Ueberproduction entstandenen Entwerthung der Waaren dürfte ein Niedergang der Kultur hier unvermeidlich sein.

Die Zeit ist noch nicht allzufern, wo Neger aus allen Theilen Centralafrikas in Sansibar zusammengetrieben und hier öffentlich verkauft wurden. Unter dem Druck der europäischen Mächte wurde aber durch Erlasse des Sultans von 1873, 1889 und 1890 zunächst die Einfuhr von Sklaven auf Sansibar und Pemba untersagt, jeder Sklave wurde mit Betreten dieser Inseln frei und den Kindern von Sklaven wurden die Freiheitsrechte zugesichert. Im April 1897 wurde sodann auf Betreiben der einflußreichen englischen Abolitionisten-Partei und ohne Rücksicht auf wirthschaftliche Interessen die Sklaverei auf Sansibar und Pemba überhaupt aufgehoben, allerdings in etwas verschleierter Form, insofern von den 140 000 Sklaven nur diejenigen die Freiheit erlangen sollten, welche sie verlangten; soweit ihre Herren den rechtmäßigen Besitz der Sklaven nachweisen konnten, sollten sie für deren Freilassung entschädigt werden. Das Resultat des ersten Jahres war ein auffallend geringes: Durch die Valis und die mit Durchführung des Gesetzes betraute eigene englische Special-Commission wurden nämlich nur etwa 800, durch Privatleute etwa 700 Personen als frei erklärt, 500 Fälle schwebten noch in Behandlung und etwa 2300 Neger machten als freie Arbeiter mit ihren früheren Herren Kontrakte, welche vielfach nicht eingehalten werden. Die durchschnittliche Entschädigung für einen Sklaven betrug 60 Rupien und im Ganzen wurden nur rund 16 000 Rupien für diesen Zweck von der Regierung aufgewendet. Daß die Zahl der sich zur Freiheit meldenden Sklaven so gering war, erklärt sich dadurch, daß die Sklaverei bei den Arabern eine altpatriarchalische Einrichtung und seit vielen Jahrhunderten mit dem afrikanischen Staatswesen so selbstverständlich verquickt ist, wie die allgemeine Wehrpflicht mit den Existenzbedingungen des Deutschen Reiches. Besonders an der Ostküste Afrikas hat die Sklaverei eine sehr milde Form, mehr diejenige eines Dienstbotenverhältnisses angenommen, würden sich die Herren durch schlechte Behandlung der Schwarzen doch nur selbst schaden. Die Araber sind über die Abschaffung der Sklaverei tief erbittert und fühlen ihre Folgen besonders in der desorganisirten Arbeit in den Gewürznelken-

Digitized by Google

Plantagen. Auf dem Festlandgebiet des Sultans, sowohl in den englischen, wie in den deutschen Schutzgebieten hat man noch nicht gewagt, diese radikale Maßregel einzuführen und man geht bei uns in Deutsch-Ostafrika von der Ansicht aus, daß durch Unterbindung des Sklavenraubs, genaue Ueberwachung der Herren und liberale Ausstellung von Freibriefen die Sklaverei mit der Zeit von selbst aufhören muß und damit vermeidet man die wirthschaftlichen Rückschläge, welche alle Staaten betroffen haben, die eine plötzliche Sklavenbefreiung ins Werk setzten.

Seit Sansibar Freihafen ist, sind die Regierungseinnahmen so gesunken, daß nach Bezahlung der englischen und anderen Beamten nicht viel übrig bleibt, es wird nichts für die Verbesserung des Hafens gethan und selbst der Ausbau des auf der Insel Schumbe begonnenen, nothwendigen Leuchtthurms ist seit 1 1/2 Jahren eingestellt; die englische Regierung concentrirt z. Z. ihre Interessen mehr auf Mombassa und dessen Hinterland.

Sansibar gehört zu denjenigen Städten, die bei näherer Kenntniß an Interesse gewinnen und obgleich ich die hier herrschende feuchte Hitze drückend empfand, befriedigte mich mein vierzehntägiger Aufenthalt vollauf.

Anstatt meine Weiterreise der Küste entlang fortzusetzen, beschloß ich vorher eine Rundfahrt nach den ostafrikanischen Inseln zu unternehmen und den Dampfer „Iraouaddi“ der Messageries Maritimes zu benutzen, welche Linie den Verkehr von hier ab quasi monopolisirt und dementsprechend unverhältnißmäßig hohe Passagepreise verlangt bei Einstellung ihrer ältesten Schiffe und bei monotoner Verpflegung. Meine 30 Mitpassagiere 1. Klasse waren meist französische Kolonialbeamte für Madagaskar und gemischt genug war diese Gesellschaft. Die Offiziere machten meist einen recht saloppen Eindruck und daß sie ihren Orden der Ehrenlegion täglich und selbst auf den weißen Drilljacken trugen, stach gegen ihre Allgemeinhaltung eigenthümlich ab; ihre Manieren beim Essen waren auffallend unappetitlich, die Unterhaltung bei Tisch war trotz der Anwesenheit von Damen und oft gerade mit diesen, ziemlich riskirt, was allerdings nicht zu verwundern war, da die holde Gattin des Hauptmanns die ausgediente Cocotte schon auf hundert Schritt Entfernung verrieth. Die schmutzige 3. Klasse beherbergte eine Anzahl entsprechend schmutziger französischer Soldaten, die in ihren vor drei Wochen einmal „weiß“ gewesenen Beinkleidern, Fantasie-Tricothemden und barfuß alles Andere als einen militärischen Eindruck machten. Wenn man damit die stramme und propre Haltung unserer Marine- und Kolonialtruppen vergleicht, so kann man auf unser Regime nur stolz sein.

Die Fahrt geht zunächst durch den Kanal von Mosambik nach den Komoren, einer aus den vier vulkanischen Inseln Großkomoro, Mohilla, Johanna und Mayotte bestehenden Gruppe, von denen die drei ersten heute noch von Sultanen rein arabischer Abstammung beherrscht werden, die sich 1886 unter französisches Protectorat stellten, während der Sultan von Mayotte seine Insel schon im Jahre 1841 gegen eine Jahresrente von 5000 Francs an Frankreich abtrat. Auf der letzten Insel residirt der französische Gouverneur, **Komoren.**

Digitized by Google

dem die ganze Gruppe mit ihren 1972 □km. und 63000 Einwohnern unterstellt ist. Die letzeren sind meist Suahelis, gemischt mit den herrschenden Arabern und treiben auf dem fruchtbaren schwarzen vulkanischen Boden ergiebigen Ackerbau und Rindviehzucht. Der meist über Sansibar gehende Handel ist gering, das Klima für Europäer ungesund.

Nach 1½ tägiger Fahrt von Sansibar nach Südosten wird zunächst Großkomoro erreicht, welches allerdings erst auf der Rückreise angelaufen wird, dessen kurze Beschreibung aber gleich hier mit erfolgen möge. Die ziemlich wasserarme Insel ist im Nordosten meist kahl, nur strichweise mit Wald bedeckt und mit zahlreichen Buckelbergen überzogen, welche riesigen Ameisenhaufen gleichen. Die Kulturen und Rinderweiden liegen meist an der Westküste, hier auch die wichtigste der kleinen, mit Korallensteinmauern umwallten Ortschaften, Moroni, wo die Dampfer ziemlich weit entfernt vom Lande vor Anker gehen, da nahe der Küste das Wasser zu tief ist. Die Stadt hat nicht unansehnliche Steinhäuser und am Abhang des hinter ihr aufsteigenden 2600 m hohen, stumpfen Vulkankegels, der noch 1863 thätig war, ziehen sich Cocosplantagen empor. Die drei oder vier hier ansässigen französischen Kolonisten, die sich mit Kultur von Zuckerrohr und Vanille beschäftigen, kamen kürzlich in Konflikt mit dem Herrn Sultan der Insel; derselbe wurde deshalb zum „Besuch“ eines französischen Kanonenbootes eingeladen, unvermuthet nach Réunion gebracht und dort mit einer kleinen Jahrespension kalt gestellt. Das Leben auf Réunion scheint dem Ex-Sultan auch soweit zu behagen, nur findet er den Ruhegehalt von 4000 Francs für sich und sein Gefolge nicht im Einklang mit den 24000 Francs, welche die auf gleicher Insel internirte Ex-Königin von Madagaskar bezieht, „denn diese sei doch nur eine „Wilde“ und sähe wie ein häßliches Dienstmädchen im Sonntagsstaat aus“. Seit der Verbannung des Sultans ist ein französischer chancelier-résident im Range eines Konsuls 4. Klasse auf der Insel ansässig.

Die südlich von Großkomoro liegende kleinste und niedrigste Insel, das ungesunde Mohilla, wird überhaupt von der „Messageries Maritimes“ nicht angelaufen, dafür aber die nächste Johanna oder Anjouan, welche reich bewässert, sehr fruchtbar und bis 1570 m hoch ist. Auch Mineralquellen finden sich hier. Unter den 20000 Einwohnern sollen 14000 Frauen sein, in Mutsamudu 400 Männer und 1100 Frauen. Europäer leben nur etwa 20 auf der Insel, dazu noch ein spleeniger Amerikaner mit einer Zuckerpflanzung. Die vier größeren und 12 kleineren, meist im Innern gelegenen französischen Plantagen kultiviren Zuckerrohr, Cocospalmen, Kaffee und seit 1890 mit gutem Erfolg auch Vanille; im letzten Jahre soll die eine Pflanzung darin einen Nutzen von 120000 Francs abgeworfen haben. Die Jahreseinnahme der Insel aus Zöllen, Land- und Kopfsteuern beläuft sich auf 100000 Francs, die Hauptausgaben gehen an das Personal, nämlich 15000 Francs an den résident-chancelier und je 10000 Francs für Arzt, Zoll- und Polizeivorstand. Der Dampfer ankert im Nordwesten der Insel auf der ungeschützten Rhede des Hauptplatzes Mutsamudu ziemlich weit vom Lande

Digitized by Google

entfernt; bei starkem Westwind ist eine Landung hier überhaupt unmöglich. Wir hatten aber Gelegenheit, uns die kleine Stadt anzusehen mit ihren verfallenden alten Mauern und Vertheidigungsthürmen, ihren bescheidenen arabischen und indischen Häusern und ärmlichen Hütten, über denen sich etwas erhöht die französische Residentur und die gezinnte Sultans-Citadelle mit der weißrothen Flagge des Miniaturherrschers erheben. Letzterer bezieht ein Jahresgehalt von 6000 Francs, spricht leidlich französisch und empfängt die Besucher freundlich in seinem sehr einfachen Hause. Hinter dem schmalen, mit Cocospalmen bestandenen Strande steigt eine breit ausgefurchte, characteristische Kraterform auf, die unten mit Gras, weiter oben mit üppigem Wald bedeckt ist. Die von uns mitgebrachte, aus nur 19 Kisten bestehende Ladung umfaßte Konserven, Champagner, Amer Picon, Absinth Pernod und Seife, daneben trieben die Stewards einen schwunghaften Detailhandel mit den Eingeborenen und setzten, soweit ich beobachten konnte, 3 Petroleumlampen, 1 Dutzend Cylinder und 3 Lichtschirme dazu, 3 Wassergläser, 1 Caraffe, einige Flacons Parfümerien, Seife, Cigarren und Schiffszwieback ab; ein Neger erstand sich sogar zu seiner hellen Freude einen dreitheiligen kleinen Wandklappspiegel. Unsere Frau Hauptmann beglückte hier, wie in allen Häfen, wo sie ans Land stieg, die lieben Eingeborenen durch die Vorführung der ihnen gewiß noch ungewohnten Tracht einer „new woman“ in Pumphosen, bauschiger Blouse und grauem Filz-Schlapphut im neuesten Cocotten-Schnitt aus dem „Journal amusant“.

Nach einem prächtigen Sonnenuntergang fuhren wir bei Vollmond weiter und gingen um Mitternacht außerhalb Mayotte's vor Anker, da die Insel von einem gefährlichen Korallenriff umgeben ist und keinen Leuchtthurm besitzt. Am Morgen fuhren wir dann in eine weite malerische Bai ein, an deren Ende auf einer der zahlreichen Inseln an gutgeschützter Rhede die Residenz Dsaudsa liegt. Sehr schmale Piroguen, scharfkantige Einbäume mit 2—5 Bänken und einem Auslegerbalken, in denen ein kräftig gebauter Mensch kaum Platz findet und die vorsichtig balancirende Haltung erfordern, führen uns zu der niedrigen Insel hinüber, auf deren Plateau um einen verwahrlosten öffentlichen Garten herum etwa ein Dutzend einfacher europäischer Häuser stehen, darunter der von einer Veranda umzogene Holzbau der Residentur, das Administrationsgebäude mit Polizei und Post und die Missionsstation, alles mehr oder weniger vernachlässigt und die Spuren des jüngsten Cyklons zeigend, der vor Kurzem schweren Schaden an den Häusern sowohl, wie in den Pflanzungen angerichtet hatte. Letztere liegen freundlich auf der von vulkanischen Bergen durchzogenen Hauptinsel, welche schöne Waldungen von Nutzhölzern und treffliche Weiden besitzt; die Mehrzahl der hier unter etwa 9000 Eingeborenen lebenden 200 Franzosen sind mit der Kultur von Zuckerrohr, Vanille, Kaffee, Kakao und Baumwolle beschäftigt. Die letzten vorliegenden Zahlen für Ein- und Ausfuhr von Mayotte geben für das Jahr 1893 603000 bezw. 972000 Francs an. Von Dsaudsa aus führt ein Damm zu einer anderen Insel mit einem Kratersee und hier liegen die einfachen Hütten der Eingeborenen, meist mit Schilfdecken überzogene Ast-

Digitized by Google

gestelle mit Palmblattdach, die besseren haben Bambusrohrwände und Dächer aus Palmblatt-Matten; selten findet man ein aus Brettern und Wellblech zusammengesetztes Haus dazwischen. Zu diesen primitiven Wohnungen paßt es freilich schlecht, daß die zum Christenthum bekehrten Negerinnen theilweise in europäischen Kattunkleidern mit hellseidenen Jacken und Kopftüchern, Federhüten und Sonnenschirmen herumspazieren. Der Herr Sultan, in schwarzem Kaftan, rothem Fez, den Sansibar-Orden um den Hals und mit breitem vergoldeten Dolch im Gürtel, beehrte uns mit seinem Besuch an Bord, aber Sr. Hoheit wurde hier ganz als quantité negligeable behandelt.

Madagaskar. Die Zeit der Weiterfahrt nach Madagaskar will ich zu einem kurzen Ueberblick über diese interessante Insel benutzen. Dieselbe wird von den Malagassen Hiera Bé = großes Land genannt, ist mit ihren 591563 □km in der That die drittgrößte Insel der Erde und übertrifft die Ausdehnung des deutschen Reiches um 10 %. Betreffs ihrer Bodenverhältnisse, ihrer Flora und Fauna nimmt sie eine so verschiedene Stellung von dem nahen Afrika ein, daß man sie für den letzten Rest eines alten Kontinentes von ehemals bedeutender Ausdehnung hält. Mächtige Korallenriffe umsäumen fast die ganze Westküste, an deren nördlichem Theil eine Reihe tiefeingeschnittener Fjords liegen. Das Innere der Insel wird in der Richtung von Süd nach Nord von fünf Gebirgsketten erfüllt, welche in ihren vulkanischen Kegeln die Höhe von 2600 m erreichen, vielfach kahl und öde sind und im Osten ziemlich steil zum Meere abfallen, während im Westen eine breite, flußreiche Küstenebene vorgelagert ist. Das Klima ist an der Küste heiß und ungesund, im Innern aber, dessen höchste Punkte im Winter zuweilen selbst Schnee aufweisen, auch Europäern zuträglich. An Vegetationsregionen lassen sich drei unterscheiden: die tropische Niederungs- und Bergwaldformation, die Savannen auf dem Bergland des Innern und die trockene Dornbuschregion der sandigen, unfruchtbaren Südspitze. Vom April bis November weht der Südostpassat, dann der Südwestmonsun, welcher die Regenzeit bringt. Angebaut werden die meisten tropischen Kulturgewächse wie Reis, Zuckerrohr, Tabak, Kaffee und wenig Baumwolle, daneben Hirse, Mais, Manioc und Kartoffeln. Einen Hauptreichthum des Landes aber bilden die zahlreichen Rinder mit Fettbuckel und Schafe mit Fettschwänzen. Massenhafte Bienen im Innern des Landes liefern viel Wachs für den Handel, für den von Waldproducten sonst noch Kautschuk, Kopal und Raphiafaser neben Indigo in Betracht kommen. Auch Seidenzucht wird getrieben.

Ueber den Mineralreichthum des Landes ist bislang noch wenig bekannt, da die Hova-Gesetze das Suchen nach Metallen bei schwerer Strafe verboten.

Der Handel ist schon seit einer Reihe von Jahren durch französische, deutsche, englische und amerikanische Häuser in Angriff genommen worden und zwar unterhalten dieselben Factoreien in verschiedenen Küstenplätzen und haben theilweise auch Agenten in der Hauptstadt. Der Verkehr mit dem Innern ist sehr erschwert durch das gänzliche Fehlen fahrbarer Straßen, die

Digitized by Google

man grundsätzlich nicht anlegte, um das Eindringen der Fremden zu erschweren. Es können hier weder Wagen, noch Reitthiere in Betracht kommen, sondern man reist in der Filansana oder Fitacon, einem auf den Schultern von vier Männern an zwei Stangen getragenen Segeltuch-Sitz mit herabhängendem Fußbrett und bedient sich für den Waarentransport der Träger (bourjanes), meist Hovasklaven und Betsimisarakas. In den Filansanas legt man bis 50 km pro Tag zurück.

Als **Landesmünze** dient die „Faranşa", d. h. das französische Fünffrankstück, welches in kleine Stücke gehackt und ausgewogen auch als Scheidemünze dient. Regierung und Großkaufleute verweigern allerdings seit Kurzem die Annahme dieses Hackgeldes, von welchem sich nun bei einzelnen Zwischenhändlern Posten im Werthe von 10 bis 15000 Franken ansammelten und die Festlegung dieser für Madagaskar schon recht nennenswerthen Summen hatte eine allgemeine Geldklemme zur Folge; durch Import von den in Frankreich längst außer Cours gesetzten 20 Centimes-Stücken sucht man dem Mangel an Scheidemünze auf billigem Wege abzuhelfen.

Die auf der Insel vorhandenen $3^1/_2$ Millionen **Malagassen** bestehen aus verschiedenen Stämmen. Im centralen Imerina wohnen die malayischen Hovas (1 Million), südlich davon die ihnen nahe verwandten Betsileos; die ganze Westküste nehmen die das Negerblut am reinsten zeigenden Sakalavas (1 Million) ein, welche verwegene Seeleute sind. An der Nordspitze der Insel finden wir die Antankaren, an dem schmalen Küstenstreifen der Ostseite die Betsimisaraka und Tanala, an der Südspitze die Antanossi, welche sämmtlich afrikanische Negerstämme, mit arabischem und theilweise mit Hova-Blut gemischt sind. Dazu kommen eine Reihe niedrig stehender, z. Th. noch nicht unterworfener Völkerstämme, nebst einigen Tausend Negern, Suahelis, Arabern und Indern.

Die civilisirteste und herrschende Rasse der Hovas, heute ein Mischvolk aus malayischen und afrikanischen Elementen, deren Sprache im engsten Zusammenhang mit derjenigen der Battas auf Sumatra steht, tritt aber erst Mitte des 18. Jahrhunderts, nachdem sie sich von den Sakalaven befreit in der Geschichte auf.

Das Land selbst wird schon im 13. Jahrhundert von Marco Polo erwähnt, aber erst 1506 von den Portugiesen wieder aufgefunden. Frühzeitig lenkten die Franzosen ihren Blick auf die Insel; schon Heinrich IV. legte das Fort Dauphin an der Südspitze an und Ludwig XIII. erklärte 1642 die Insel als französische Besitzung. Die Ausschweifungen der Franzosen veranlaßten die Eingeborenen aber verschiedentlich zu deren Niedermetzelung, später wiederholte Kolonisationsversuche mißlangen auch und so begnügte man sich damit, mehrere Factoreien anzulegen, um die benachbarte Insel Bourbon mit Lebensmitteln zu versehen. Auch diese Niederlassungen gingen in den Revolutionskriegen an England verloren, kamen jedoch durch die Wiener Verträge von 1814 und 1815 wieder an Frankreich zurück. Ein um so größeres Interesse hatte seitdem England an der Selbständigkeit der Insel und es erkannte den da-

maligen Hova-König Radama I. (1810 bis 1828) als Herrscher von ganz Madagaskar an. Englische Missionare wirkten mit gutem Erfolg gegen den einheimischen Wasserfetischdienst und englische Offiziere organisirten das Hova-Heer, welches sich einen Stamm nach dem andern unterwarf und schließlich selbst die französische Besatzung von Fort Dauphin vertrieb, während den Engländern sämmtliche Häfen offen standen und diese im factischen Besitz des Landes waren. König Radama starb 1828, vergiftet von seiner Gemahlin, welche ihm als Königin Ranavalona (1828 bis 1861) nachfolgte, das Christenthum blutig verfolgte, die Missionare vertrieb und den mit den Engländern angebahnten Handelsverkehr abbrach. Ein französischer Landungsversuch wurde 1829 in Foulpointe abgeschlagen, ebenso 1845 eine von den Engländern und Franzosen gemeinsam versuchte Erstürmung von Tamatave. Nachdem aber 1846 der Kronprinz und andere Prinzen offen zum Christenthum übergetreten waren, wurden englische Missionare allmählich wieder zugelassen und diese erwirkten auch die Freigebung des Handels. Der fortschrittliche und fremdenfreundliche König Radama II. (1861 bis 1863) fiel bald als Opfer einer Verschwörung der von ihm zurückgesetzten Hova-Edelleute und seine ihm auf dem Throne nachfolgende Wittwe Rasoherina (1863 bis 1868) verlor bald allen Einfluß durch die unkluge Heirath mit ihrem Premierminister. 1865 kam es zu einem förmlichen Aufstand des Volkes gegen die Franzosen, während die Engländer im gleichen Jahre einen äußerst günstigen Freundschafts- und Handelsvertrag abschlossen. Königin Ranavalona Majonka II. (1868 bis 1883), dem Christenthum günstig, ließ sich 1869 nebst einem großen Theil des Adels taufen, und das straflose Gelingen der von ihr angeordneten Zerstörung der Götzenbilder machte auf das Volk einen so tiefen Eindruck, daß es in großer Zahl zum Christenthum übertrat. 1877 wurde die Sklaverei aufgehoben, 1882 nach neuen Reibereien mit Frankreich eine Gesandtschaft nach Europa geschickt, welche verschiedene Handelsverträge, u. A. auch mit Deutschland, abschloß, aber mit Frankreich zu keiner Vereinbarung kam, da dieses nicht nur die Schutzherrschaft über die Sakalaven, sondern auch über die Ostküste beanspruchte. Frankreich ließ darauf im Jahre 1883 mehrere Küstenplätze der Insel bombardiren und Tamatave besetzen. Aber auch die im gleichen Jahre zur Herrschaft gelangte letzte Königin Ranavalo Manjaka III. (1883 bis 1896), welche ihren Premierminister heirathete, weigerte sich, die französischen Forderungen zu bewilligen und beanspruchte die Herrschaft über ganz Madagaskar. Obgleich die Versuche der Franzosen, ins Innere vorzudringen, an dem tapferen Widerstand der Malagassen scheiterten, kam Ende 1885 doch ein Vertrag mit Frankreich zu Stande, welcher diesem eine Schutzherrschaft und namentlich die Vertretung in allen auswärtigen Beziehungen einräumte. Ein französischer Generalresident nahm seinen Sitz in der Hauptstadt Antananarivo, wo über Auslegung des Vertrags bald neue Streitigkeiten ausbrachen. Ein von Le Myre de Vilers vorgelegtes neues Abkommen fand nicht die Billigung der Hovas und so drang 1895 eine größere Expedition unter General Duchesne von Majunga aus ins Innere und erreichte nach großen Beschwerden und Verlusten, von den Hovas

Digitized by Google

wenig belästigt, die Hauptstadt. Die Königin unterwarf sich sofort dem Vertrage, welcher ihr Reich vollständig unter französische Schutzherrschaft stellte und Frankreich das Recht zur militärischen Besetzung des Landes gab; ihr Premierminister und Gemahl wurde nach Algier verbannt, wo er kurz darauf starb. Der von dem vielgenannten Kriegsminister Mercier höchst mangelhaft vorbereitete 6 monatliche Feldzug kostete den Franzosen 95 Millionen Francs und 6000 Menschenleben. Speciell aus dem Grunde, um die wirthschaftlichen Beziehungen der Insel zu den übrigen Vertragsmächten auf eine andere, letzteren ungünstigere Basis setzen zu können, erklärte Frankreich aber schon im nächsten Jahre Madagaskar als französische Kolonie und die Königin wurde Anfang 1897 als Staatspensionärin nach der Insel Réunion verbannt.

Der erste Generalresident unter dem neuen Regime, Laroche, war der schwierigen Situation nicht gewachsen, energischer war sein Nachfolger, General Gallieni (1896—99), welcher die meist sehr unehrlichen Hova-Oberbeamten, trotz der dadurch hervorgerufenen Erbitterung unter den Hovas, absetzte und dafür in jeder einzelnen Provinz der betreffenden Nationalität entsprechende, dem französischen Residenten unterstellte Statthalter, Offiziere und Ortsvorsteher wählen ließ. Central-Sitz der Verwaltung ist bislang Antananarivo geblieben. Das Liebesmühen der Franzosen, sich die Zuneigung der Eingeborenen zu erwerben, ist bisher freilich ebenso erfolglos gewesen, wie die Hoffnung, die Kolonie zu einer für Frankreich lohnenden zu gestalten; durch die Einführung der hohen französischen Schutzzölle auf alle nicht von Frankreich kommenden Waaren sind zwar die bisherigen anderweitigen Bezugsquellen zu Gunsten theuerer französischer Fabrikate vielfach ausgeschlossen, aber dadurch ist auf Madagaskar selbst nur ein großer Ausfall in den Zolleinnahmen, nicht aber eine Hebung des französischen Handels erreicht worden, und französische „Kolonisten" sind bislang erst verschwindend wenig vertreten. Wie bei allen anderen französischen Kolonien, so sucht man auch hier die Nichtfranzosen nach Möglichkeit auszuschließen und unterbindet damit selbst die Entwicklung des Landes. Der Gesammtimport betrug 1897 nahe an 18$^1/_3$ Millionen Francs und bestand hauptsächlich in Baumwollwaaren, Eisenwaaren, Getränken und Lebensmitteln, während die Ausfuhr 4 $^1/_4$ Millionen Francs werthete und besonders Gummi, Raphia, Rindvieh, Häute, Gold und Vanille aufwies.

Das Budget der Kolonie weist z. B. 23—25 Millionen Francs Ausgaben und trotz starker Anspannung der Steuerschraube nur 8 Millionen Francs Einnahmen auf. Die Steuern sind häufigen Aenderungen unterworfen gewesen und in den verschiedenen Provinzen verschieden; so beträgt die Kopfsteuer in Majunga 25, in Imerina und Tamatave 15, in Fort Dauphin 5 Francs per Jahr. Dazu kommt eine Hüttensteuer, eine Abgabe auf Rinderherden und eine sehr unpraktische Besteuerung der Reisfelder, welche noch dadurch verschärft wird, daß die Regierung die Höhe des Verkaufspreises vom Reis limitirt und dadurch den Nutzen derartig reducirt, daß man die Reiskultur im Lande einschränkt, während die Einfuhr aus Bombay

Digitized by Google

und Saigon zunimmt. Leistung von 30tägiger Frohnarbeit im Jahre, die alte Fanampoana der Hovas, ist auch heute noch vom Landesgesetz vorgeschrieben, aber die 30 Tage werden bei der dem Eingeborenen gegenüber herrschenden, willkürlichen Militärwirthschaft heutigentages zuweilen auf Jahr und Tag ausgedehnt und keineswegs immer nur für öffentliche Arbeiten benutzt; will der Beamte Herr X. Fräulein Y. ein eigenes Haus bieten, so werden zu dessen Bau einfach Frohnarbeiter requirirt, gleichgültig ob darunter die Feldarbeiten leiden. Jeder Eingeborene, der nicht einen gewissen Bildungsgrad nachweisen kann, ist außer zu diesen Frohndiensten auch noch zwischen dem 18. bis 32. Jahre zum Militärdienst verpflichtet, kann sich von letzterem aber für 150 Francs freikaufen. Auch Gewerbesteuern (Patente) von theilweise ganz lächerlicher Höhe sind eingeführt worden; so bezahlt z. B. ein einfacher Fischersmann in Majunga 250 Francs per Jahr. Exportzölle existirten unter den Hovas überhaupt nicht, jetzt sind alle Hauptartikel damit belegt, Kautschuk z. B. mit 25 Francs per 100 kg, Gold mit 11 % vom Werthe. Im Import bezahlen französische oder französirte Waaren — mit Ausnahme der mit hoher Accise belegten Getränke und Tabake — nur 3 % „Consommation" Abgabe, die nichtfranzösischen Waaren seit 1897 außerdem den hohen französischen Generaltarif.

Geradezu grotesk und wohl einzig in ihrer Art sind aber gewisse für die Eingeborenen erlassene Verordnungen, z. B. die, daß vom Jahre 1899 ab jeder Malagasse mit 25 Jahren verpflichtet ist, Vater von zum mindesten einem Kinde zu sein, sonst muß er eine jährliche Strafsteuer von 15 Francs bezahlen, während kinderlose Frauen von über 25 Jahren mit 7½ Francs Strafe pro Jahr wegkommen.

Das sind so einige der Segnungen französischer Verwaltung in Madagaskar, gelegentlich des Besuches der verschiedenen Plätze werde ich Veranlassung haben, weitere Beispiele davon zu berichten.

Am Morgen des 4. Tages nach der Abfahrt von Sansibar näherten wir uns dem niedrigen, spärlich bewachsenen, rothen Vorland der Westküste Madagaskars. Die vom Ikopaflusse mitgeführten Erdmassen färben das Meer weit hinaus roth und zeigen die an der Mündung dieses Stromes liegende 33 km tiefe und 6—12 km breite Bombetoke-Bai an, an deren Nordecke sich die Stadt Majunga hinzieht. Schon zu Marco Polo's Zeiten ließen sich hier die Araber nieder und die Ruinen ihrer 1824 von den Hovas zerstörten Festung Mondzangai sind jetzt noch am Fuße des Majunga-Hügels zu sehen. Von portugiesischen Schiffern und Seeräubern wiederholt gebrandschatzt, blühte diese alte Hauptstadt der Sakalaven aber immer wieder auf und entwickelt sich heute mehr und mehr zum Haupthandelsplatz der Insel. Die Westküste hat im Vergleich zu der Ostküste den natürlichen Vortheil einer viel breiteren, entwicklungsfähigen Küstenebene, bessere Gesundheitsverhältnisse und größere Nähe zu Afrika und Europa. Die Hafenverhältnisse von Majunga sind allerdings keine sonderlich günstigen, es existirt nur eine

Digitized by Google

offene Rhede mit starker gefährlicher Strömung, vor welcher eine vorspringende Sandzunge nur wenig Schutz gewährt.

Der Strand ist bedeckt mit verrostenden Trümmern des letzten Kriegszugs, von dessen ungenügender und wenig durchdachter Vorbereitung man hier einen guten Begriff bekommt. Da liegen auf dem Sande Lokomobilen, zwölf verrostende Heckraddampfer von verunglückter Construction und Reste von den berühmten 2000 Lefèbvre-Wagen, zweiräderigen Gestellen mit eisernen Kästen, welche angeblich Flüsse schwimmend passiren sollten, und die sich zwar sehr schön auf den guten Straßen Frankreichs bewährten, in der bergigen Wildniß Madagaskars aber zu Hunderten zusammenbrachen. Die Bewohner der Stadt denken noch mit Grauen an das Kriegsjahr 1895, als hunderte französischer Soldaten hier in den Straßen starben, da anfangs nicht einmal ein Hospital zur Verfügung stand; dessen Bau mußte vielmehr zwei Monate warten, bis man die Kirche beendigt hatte.

Dem flachen Sandstrand entlang zieht sich eine Straße mit einstöckigen, massiven, indischen Häusern und dahinter befindet sich das „europäische Viertel" mit geradlinigen breiten Straßen, in denen man knöcheltief durch Sand wadet und mit überaus primitiven, aus Brettern und Wellblech zusammengesetzten Häusern, unter denen auffallend viel Cafés und Restaurants mit stolzem Namen hervortreten. Hier befindet sich in einem einfachen Inderhaus die „Residentur", die einer elenden Scheune gleichende „Kirche" aus Wellblech und Brettern, weiterhin links, freundlich am Strande gelegen, der „Cercle" mit einem guten Restaurant. An der Ostseite der Stadt, welche in ihrem „modernen" Theil den Eindruck eines kürzlich entstandenen Goldgräber-Kamps macht, liegt eine große, von Mangroven eingefaßte ungesunde Lagune, für deren Sanirung bislang nichts gethan wurde, obgleich man sie mit der Arbeit eines Tages von dem Meere abdämmen könnte. Hinter der Lagune befindet sich das neue Eingeborenen-Viertel Mahabibu, erst ganz vor Kurzem auf Machtspruch des französischen Residenten hier entstanden, welcher den Eingeborenen befahl, ihre Hütten in der Stadt binnen 24 Stunden abzubrechen und einige Kilometer östlich von der Stadt neu aufzurichten.

Hinter der Stadt zieht sich ein Hügelzug hin, auf dessen Rücken sich zwischen dichten Laubmassen das auffallendste Gebäude der Stadt erhebt, das thurmartige, mit einem Kostenaufwand von 45 000 Francs massiv erbaute Brieftaubenhaus. Seitdem seine ursprünglichen Insassen auf der Offizierstafel servirt wurden, ist das Gebäude jetzt als Wohnung für den Stadtkommandanten hergerichtet.

Die Stadt zählt etwa 7000 Einwohner, meist Sakalaven, dazu Hovas, Araber, einige reiche Hindus, welche auch hier den Zwischenhandel beherrschen und etwa 200 Europäer.

In dem Handel Majungas stehen weit obenan die beiden hier befindlichen deutschen Faktoreien der Hamburger Firma O'swald & Co. und der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft, welche ihre Zweigniederlassungen in Madagaskar 1871 bezw. 1890 einrichteten; die französische Verwaltung thut zwar das

Digitized by Google

unglaublichste, um den Franzosen quasi ein Handelsmonopol zu sichern und ein mit mir angekommener Vertreter eines Pariser Hauses sprach offen die Hoffnung aus, daß die fremden, d. h. nichtfranzösischen Häuser sich demnächst wohl von Madagaskar zurückziehen würden, aber die beiden deutschen Firmen in Majunga repräsentiren noch immer $^3/_4$ des gesammten Einfuhr- und Ausfuhrhandels. Letzterer besteht in Kautschuk, Häuten, Bienenwachs, Ebenholz und Vanille und betreffs dieser Producte hat die französische Verwaltung die Eingeborenen angewiesen, sie nicht an Inder oder an andere Europäer als Franzosen zu verkaufen, was natürlich vollkommen den bestehenden internationalen Verträgen widerspricht; bislang haben die Deutschen trotzdem ihr Geschäft gemacht, da es eine seriöse französische Concurrenz hier überhaupt nicht giebt. Den Import, welcher ungefähr dieselben Artikel wie in Sansibar umfaßt, suchte man durch Einführung des Generaltarifs möglichst französisch zu gestalten und hat damit auch großentheils reüssirt; deutsche Fabrikate z. B. sind seitdem fast vollständig aus Madagaskar verschwunden, aber der deutsche Handel hat darunter nicht gelitten, denn er kann für sein gutes Geld die erforderlichen Waaren natürlich ebenso gut in Frankreich, wie anderweit kaufen, und wenn diese Gesetzgebung allerdings auch einem kleinen Theile der französischen Industrie Vortheile brachte, so gab sie doch dem französischen Handel nicht die bevorzugte Stellung, die man mancherorts davon erhofft hatte. Das Geheimniß des Erfolges der Deutschen liegt eben einfach darin, daß auch unsere hier wirkenden Landsleute kaufmännisch tüchtig geschulte, energische und respectable Leute, während die nach hier kommenden Franzosen meist Existenzen sind, welche entweder schon zu Hause Schiffbruch erlitten oder die so ungenügende Kenntnisse und Fähigkeiten mitbringen, daß dieser Schiffbruch bald hier einzutreten pflegt.

Die Franzosen haben allerdings in Madagaskar einige „großartige", meist schon verkrachte Unternehmungen gegründet, aber in dem ruhigen, soliden Geschäft sind sie eben nicht zu Hause.

Wohl die größte der hiesigen Gründungen bildet die 250 km flußauf im Hinterland von Majunga liegende und von dem Industrieritter Suberbie vor 13 Jahren ins Leben gerufene Goldmine von Suberbieville, welche seit 3 Jahren in den Besitz einer Gesellschaft mit 15 Millionen Francs Capital übergegangen ist. Die Mine, deren Bearbeitung sich bislang als absolut unlohnend erwiesen hat, ist von Majunga aus ein bis zwei Tagereisen flußauf, eine Tagereise flußab entfernt und beschäftigt etwa 2500 meist afrikanische Arbeiter. Für 3 Millionen Franken importirter moderner Maschinen rosten am Strande von Majunga, da sie an und für sich für hier ungeeignet, für den Gebrauch der Neger überdies zu complizirt und die für sie benöthigten englischen Kohlen zu theuer sind; Alles dies hätte man sich allerdings auch schon sagen können, ehe man das Material bestellte, aber dann hätten Gevatter X. & Y. nichts bei der Lieferung verdienen können. Die Gesellschaft besitzt noch von der Hova-Regierung her eine Landconcession von 3—4000 ha und beabsichtigt, nachdem sie bislang keinen Pfennig Dividende erzielte, das Capital zu erhöhen,

Digitized by Google

um nun auch Eisenbahnbau, Transportbetrieb, Großhandel, Plantagenbau und Forstkultur in ihr Programm aufzunehmen, mit der Devise, „daß ein Krämer doch auch nicht nur Salz verkaufe."

Der „Eisenbahnbau" bildet natürlich auch hier eins der im Vordergrund der Besprechung stehenden Mittel zur Erschließung der Kolonie und besonders ist die Verbindung der Hauptstadt mit der Küste ein nahe liegendes Lieblingsproject. Der gewöhnlich benutzte, leidliche Steg von Tamatave, dem Haupthafen der Ostküste, bis nach Antananarivo ist etwa 320 km lang und wird in der Filansana in 6—7 Tagen bergauf und in $5^1/_2$ Tagen bergab zurückgelegt. Die Anlage einer Bahn, welche mehrere parallele Gebirgsketten zu überschreiten hätte, würde hier ca. 60 Millionen Francs kosten, eine Summe, deren Bewilligung im Anleihewege die heimische Regierung Mitte 1899 vorgeschlagen hat. Die z. Z. vernachlässigte Straße von Majunga nach der Hauptstadt, welche von Duchesne's Expeditionskorps benutzt, beziehentlich stellenweise erst angelegt wurde, ist allerdings wesentlich länger, hat aber den Vortheil, daß man während der trockenen Jahreszeit, im April bis November, den Flußlauf des Betsiboka auf eine Länge von 200 km benutzen kann; andererseits sind hier Träger seltener, als an der Ostküste. Die Hauptstadt selbst, „die 1000 Dörfer" wie ihr einheimischer Name besagt, erhebt sich auf einer Reihe felsiger Hügel inmitten einer 1400 m hohen Ebene, bestand bis 1863 fast nur aus Bambushütten, zeigt jetzt aber mehr und mehr Steinbauten, unter denen der dreistöckige Königspalast — jetzt als Schule eingerichtet — hervorragt. Die Stadt ist Sitz der verschiedenen französischen, englischen und norwegischen Missionen und zählt heute etwa 45000 Einwohner, darunter unter Ausschluß der französischen Besatzung ca. 700 Europäer. Die französischen Chicanen haben die früher zahlreichen Missionäre der „London Missionary Society" veranlaßt, sich zu Gunsten der „Société des Missions Evangéliques" zurückzuziehen und den französischen Protestanten neben französischen Jesuiten das Feld zu überlassen.

Trotz der begreiflichen Eifersucht ist das persönliche Verhältniß der französischen Beamten zu den in Madagaskar ansässigen Deutschen ein gutes, erleichtert durch ein erfreulicherweise durchgängig vertretenes Taktgefühl bei den letzteren. Als im Frühjahr 1898 unser Kanonenboot „Seeadler" als erstes deutsches Kriegsschiff in Majunga einen Besuch abstattete, verliefen die bei dieser Gelegenheit veranstalteten Festlichkeiten nicht nur glatt, sondern sehr freundlich. Auf speciellen Befehl des Generalgouverneurs Gallieni erschienen bei dem von der deutschen Kolonie im „Cercle" gegebenen Diner mit nachfolgendem Empfang sämmtliche Beamte und Offiziere und der administrateur revanchirte sich durch ein Dejeuner in der Residentur, wobei es an freundlichen Toasten auf Se. Maj. den deutschen Kaiser nicht fehlte.

Die von unseren liebenswürdigen Landsleuten in Majunga benutzten alten Inderhäuser dienen gleichzeitig als Niederlage, Bureau und Wohnung und sind sehr bescheiden eingerichtet: ein paar hölzerne Regale mit Jutevorhängen ersetzen die fehlenden Schränke, ein einfacher Eßtisch, ein paar

Digitized by Google

Wiener Stühle und ein langer indischer Liegestuhl bilden das Mobiliar des Salons und daß man bei O'Swald's „sogar" einen Spiegelschrank findet, wirkt in dieser Umgebung überaus eindrucksvoll und nobel. Dabei ist die Miethe für diese kleinen Häuser verhältnißmäßig sehr hoch und so hat sich die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft denn jetzt ihr eigenes Heim, das erste europäische massive Haus hier, errichtet, wozu sie in der Nähe einen eigenen Steinbruch eröffnete. Baumeister war der seit langen Jahren in vielseitiger Thätigkeit hier beschäftigt gewesene Deutsch-Oesterreicher Sartori und auf meiner Rückkehr nach Majunga hatte ich Gelegenheit, dem Hebefest des ansehnlichen Baues beizuwohnen, der J. M. der Kaiserin zu Ehren in Champagner auf den Namen „Victoria-Haus" getauft wurde.

Das Eingeborenen-Viertel Mahabibu ist in geraden, breiten und sich rechtwinklig schneidenden Straßen unter Cocospalmen, Pandanus, Mango-, Caju- und Affenbrotbäumen angelegt. Die Hütten machen einen ganz freundlichen Eindruck und sind sehr reinlich gehalten. Die Wände bestehen aus einem Gitterwerk von Ravenala-Stämmen, welches mit Palmblättern oder den gespaltenen Blattrippen der Raphia überzogen ist und das Dach bilden Ravenala-Blätter; eine hohe Schilfhürde umschließt den anstoßenden kleinen Hof. Die Ravenala madagascarensis, Fächerbanane, wegen ihrer Eigenschaft, in den Blattstiel-Scheiden Wasser anzusammeln, auch „Baum des Reisenden" genannt, bildet neben dem obeliskenförmigen Schraubenbaum (Pandanus obeliscus) die augenfälligste Madagaskar eigene Pflanzenform; unter den Affenbrotbäumen sind hier wahre Riesenexemplare vertreten.

Die Sakalaven, welche von dem schlimmen Einfluß der europäischen und kreolischen Elemente ziemlich verschont geblieben sind, bilden einen schönen kräftigen Menschenschlag mit sehr dunkler zarter Haut und krausem Haar. Ihre Kleidung besteht bei den Männern aus einem bunten Lendentuch (Lamba) und einer Jacke. Die heiteren und gutmüthigen Frauen haben meist stattliche Figuren, lebendigen Gesichtsausdruck, schöne Augen und oft sehr zierliche Hände und Füße; sie legen großen Werth auf sorgfältig gepflegtes Haar, welches sie in 10 bis 30 dünne Zöpfchen flechten, die in lockere Bällchen enden und reizend gleichmäßig rings um den Kopf angeordnet werden. Sehr beliebt ist bei ihnen Schmuck aller Art: goldene Fünffrankstücke sind am Nasenflügel angebracht; das Ohr zieren mehrere Ringe; mehrreihige Ketten aus Silber, Korallen oder Wachsperlen umziehen den Hals, zahlreiche silberne Fingerringe und silberne Reifen um Arme und Knöchel vervollständigen den reichen Schmuck. Ein Prachtexemplar von einer Sakalavin reiste an Bord unseres Dampfers. Sie war vielleicht nicht ganz tugendhaft, aber man durfte ihr nachsagen, daß sie sich durch massenhaften Gebrauch französischer Parfums in guten Geruch zu setzen bestrebt war; über den zwei leichten, buntbedruckten seidenen Lambas ihrer Kleidung, unter welcher die nackten kleinen Füße hervorschauten, trug sie ein großes, roth- und grünseidenes Umschlagtuch und dazu ein Collier von 20 Reihen Panzerketten und an jedem Arm etwa 10 Stück bis zwei Zoll breite Silberreifen, theils glatte, theils mit Stacheln versehene. Wenn sich die

Digitized by Google

Sakalaven „europäisch“ kleiden, was Gott sei dank noch selten vorkommt, so bevorzugen die hiesigen Dämchen Strohhüte so unglaublich geformt und aufgeputzt, daß man seine helle Freude an diesem „Kulturfortschritt“ (!) haben muß.

Tagsüber sind fast alle Häuser in Mahabibu geschlossen, da die Eingeborenen unter der „väterlichen“ Leitung der Franzosen sämmtlich ein festes Engagement nachweisen müssen, wenn sie nicht ins Gefängniß wandern und Zwangsarbeit verrichten wollen. Der Herr Administrateur scheut sich nicht, Razzias auf Unbeschäftigte persönlich zu leiten und letztere ziehen deshalb, ihrer Nomadennatur folgend, vielfach die „milderen Lüfte“ außerhalb des französischen Kulturbereichs weiter im Innern vor Soweit die Sakalaven nicht von den Franzosen eingeschüchtert worden sind, haben sie sich als anstellige, gute und ehrliche Arbeiter erwiesen.

Zwischen Mahabibu und dem Europäer-Viertel liegen einige indische umzäunte Landsitze, schon lange vor der französischen Okkupation bewohnt, jetzt aber von den neuen Landesherren als Eigenthum reklamirt. Damit sind letztere nun allerdings nicht durchgedrungen, denn der hiesige englische Wahlkonsul hat die Rechte der Inder sehr energisch vertreten, dafür hat man aber den verhaßten indischen Kaufleuten eine jährliche Patentsteuer von 1000 Franken für den Chef und 500 Franken für jeden Gehülfen auferlegt. Deutsche Konsulate auf Madagaskar bestehen z. B. nur in Tamatave und in Fort Dauphin an der Südspitze, von welch' letzterem Platze seit einigen Jahren ein nennenswerther — letzthin allerdings zurückgegangener — Kautschukexport besonders durch Deutsche betrieben wird.

Eine Fahrt von 190 Meilen bringt uns von Majunga nach der Insel Nossi Bé, vorbei an der malerisch ausgebuchteten Nordwestküste des Festlands, auf dem sich, dem Auge sichtbar, vier schön geschnittene Gebirgsketten hintereinander erheben, während eine Reihe niedriger, dicht bewaldeter Inseln und nackter Felskuppen die Uferlinie begleitet. Nossi Bé „die große Insel“, ist durch einen 12 km breiten Meeresarm vom Festland getrennt und bildet mit dessen Vorsprüngen und mehreren anderen kleinen Inseln zusammen eine Art Binnensee von zauberhafter Schönheit; die duftig blauen Bergketten Madagaskars mit den charakteristischen Spitzen der „zwei Schwestern“, die malerisch ausgebuchteten Ufer, die üppige tropische Vegetation und das tiefblaue klare Wasser vereinigen sich zu einem überaus prächtigen Gesammtbild. Nossi Bé wurde von den Franzosen 1840 auf Veranlassung des Gouverneurs von Réunion, de Hell besetzt und nach diesem ist der an der Südseite der Insel liegende Hauptort Hellville genannt, wo wir vor Anker gehen. Auch hier erscheinen sofort die beiden schönen Privatböte von O'swald & Co. und von der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft mit ihren malerischen Hausflaggen und mit meinen Landsleuten zusammen fuhr ich zum Städtchen hinüber. Wir legen an einem ins Meer hinaus gebauten steinernen Landungsdamm an, gehen an Zollhaus und Kohlenschuppen vorbei und steigen dann zu dem rechtwinkligen Hauptplatz hinauf, den eine Doppelallee von Mangobäumen und in der Mitte ein einfacher Springbrunnen zieren. Hier liegen die

Digitized by Google

zweistöckige Residentur, ein Massivbau mit Wellblechdach und ringsum laufenden Veranden, das Verwaltungsgebäude, eine ziemlich große Kirche, das Hospital, die Tirailleur-Kaserne und der „Cercle“, eine simple Holzbude mit Wellblechdach, die an Einfachheit aber noch übertroffen wird von dem nahen „Hotel de France“, von dessen Terasse aus man eine entzückende Aussicht genießt. In Hellville leben nur etwa 30 Europäer neben 300 meist von Réunion stammenden Kreolen, und auf den mit Gras überwucherten Straßen und Plätzen herrscht Todtenstille. Die Gesammtzahl der Bewohner von Nossi Bé ist etwa 8000. Etwas östlich der Stadt liegt hinter einem Bergvorsprung die stattliche, von weißgetünchten Mauern umzogene Faktorei der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft mit ihren Lagerhäusern, dem Vanille-Trockenhaus, dem Bureau und einem recht freundlichen Wohnhaus. Die Geschäftsspecialität dieser Faktorei bildet Vanillezucht, welche auf der fruchtbaren vulkanischen Insel einen sehr günstigen Boden gefunden hat. Die Pflanzen werden hier in Abständen von $1\frac{1}{2}$ m an Schattenbäumen oder an Croton-Stämmen etwa mannshoch gezogen, dann beschnitten, um kräftigeren Blumenansatz zu erzielen und gut bewässert. Die Befruchtung der weißen, lilienähnlichen und geruchlosen Blume, welche nur einen Tag steht, erfolgt künstlich und die Blüthenstengel entwickeln sich dann zu den bekannten Schoten, welche nach ihrer Reife auf Rahmen ausgebreitet und sehr sorgfältig getrocknet werden. Etwas weiter entfernt von Hellville, an der Nordseite der Bai und am Fuße des üppig bewaldeten, erloschenen Vulkans Lucubé (600 m hoch) liegt noch freundlicher die weitläufige O'swald'sche Faktorei, deren Specialität die Präparirung und Ausfuhr von Raphia-Faser bildet. Dieselbe wird aus dem Baste der bis zu 18 m langen Fiederblätter der Raphiapalme gewonnen, welche hier besonders rings um die Kraterseen angetroffen wird und zwar gewinnt man die beste, weißeste Sorte aus den Herzblättern, deren Ausbrechen allerdings die Pflanze bald tödtet. Der Bast wird in langen Zöpfen geflochten geliefert, welche in der Faktorei aufgebunden, geprüft, sortirt, wieder geflochten und dann mit Hülfe einer Handpresse in Ballen gepackt werden.

Die von Hellville exportirten Producte stammen aber keineswegs alle von Nossi Bé selbst, sondern — wie z. B. Kopal großentheils — von dem nahen Festlande. Bevor Madagaskar französische Kolonie wurde, war Nossi Bé Freihafen und das Geschäft zog sich dadurch ganz natürlich nach hier. Jetzt hat auch in Hellville die neue Verwaltung künstliche Schranken aufgeführt. Die Factoreien dürfen ihre Producte nicht mehr direct an Bord schicken, sondern haben sie erst einer zeitraubenden und mit Mehrkosten verbundenen Zollkontrolle zu unterwerfen. Das früher regelmäßig nach hier gekommene Ebenholz, Rosenholz und Jacaranda ist fast ganz aus dem Handel geschwunden, weil die Eingeborenen die von den Franzosen geforderte überhohe Schlagsteuer nicht erschwingen können und aus demselben Grunde hat die Zufuhr von Kautschuk sehr abgenommen, obgleich darin immer noch manche kleine Partien der Aufsicht der Steuerbeamten entgehen. Ueberall dieselbe Geschichte, statt den Handel entwickeln zu helfen, unterdrückt man ihn durch

Digitized by Google

fiskalische Fesseln und tödtet dadurch die Henne, welche goldene Eier legen sollte.

Durch die liebenswürdige Vermittlung meiner Landsleute konnte ich mir übrigens ein ganz anschauliches Bild von der hiesigen Kautschuk-Gewinnung machen. Wir fuhren in O'swald's schönem Boote über das durch Tausende von buntfarbigen, kleinen originellen Fischen belebte Korallenmeer in eine benachbarte Bucht und drangen von hier in den tropischen Bergwald ein. In dem üppigen Gewirr desselben findet sich häufig die Landolphia, eine am Gestein wuchernde, blätterarme und holzige Liane, welche bei großer Länge eine Dicke bis zu Armesstärke erreicht. Dieselbe wird mit Waldhauern geschlagen und sodann in etwa zwei Fuß lange Stücke geschnitten, welche an einem einfachen Astgestell aufgehängt werden; den ihren Schnittflächen ziemlich schnell entquillenden, dickmilchigen Saft leitet man durch das Achselstück eines Palmblatts in eine Steingutschale. Die Lianenstücke werden dann noch einmal in nur ein Fuß lange Stücke geschlagen, um auch den innersten Saft zu gewinnen, ein kleiner Zusatz von Orangensaft oder Schwefelsäure bringt den aufgefangenen Saft zum Gerinnen und der marktfähige Kautschuk ist fertig.

Die Arbeitszeit in den hiesigen Faktoreien währt von 6 Uhr früh bis 6 Uhr abends und das Klima ist nicht gesund, sodaß die Angestellten — meist jüngere Leute — wie in ganz Ostafrika, so auch hier häufig wechseln und nach Ablauf ihres dreijährigen Kontrakts gewöhnlich heimkehren. Die Geschäftssprache in Nossi Bé wie in Majunga ist das Suaheli, während man mit den Dienern malagassisch spricht.

In den Anlagen der beiden Faktoreien kann man auch eine Reihe der für Madagaskar charakteristischen Thiere kennen lernen, so die gewandten, ziemlich zahmen Makis (Halbaffen), schwarze Papagaien, hellgrüne Perikiten mit weißen Köpfen und große Landschildkröten. Weniger angenehm sind die zahlreichen Haifische, welche Seebaden nur an wenigen geschützten Stellen erlauben. Die Vegetation im Bergwald zeigt zwischen Mango-, Jack-, Tamarinden-, Brotfrucht-, Papaya- und anderen Fruchtbäumen üppiges Bambusgefieder und außerordentlich viele der schönen, charakteristischen Ravenalas; die weißen Strahlenblüthen der Guiavas und die rothen Blüthenquirle der Erythrinas beleben das dichte Grün. Bananen sind sehr zahlreich.

Zwischen den beiden deutschen Faktoreien — den einzigen am Platze überhaupt, französische existiren nicht — liegen am Strande ein Sakalavendorf, die langgezogene Reihe massiver Häuser der Inderkolonie und ein Komorendorf, dessen Hütten aus ungeweißten Lehmwänden und Palmblattdächern bestehen.

Eine weitere Seefahrt von 157 Meilen führt uns um Madagaskar's nördlichsten Punkt, das gebirgige Kap Amber herum und gleich südlich davon öffnet sich die große, wohlgeschützte Antonboka- oder Diego Suarez-Bucht, welche in ihrem Centralbecken 7×10 Kilometer mißt, 25—50 Meter tief ist und die größte Flotte der Welt aufnehmen könnte. Die vor der leicht

Digitized by Google

zu befestigenden, schmalen aber tiefen Einfahrt liegende Mondinsel schließt die Bai gegen das Meer ab. Vielfach ausgebuchtet, ist das Becken von 60—200 Fuß hohen Steilufern mit schwacher Baumvegetation umgeben, während im Westen hinter höheren, tafelförmig ausgewaschenen Bergen das bewaldete, 1360 m hohe Amber-Gebirge aufsteigt. Obgleich jetzt, im Monat September, das Gras verdorrt und die Bäume vielfach laublos waren, während zur Regenzeit, November bis Ende März, Alles in üppigem Grün prangt, so gewährte das Ganze doch einen sehr malerischen Eindruck.

Die Bai wurde schon 1833 von den Franzosen explorirt, um sie von den Eingeborenen zu kaufen und als Marinestation einzurichten, kam aber erst 1886 in französischen Besitz und diente nun als Militärstation. Der Platz hat reichliches und gutes Quellwasser und gilt als einer der gesündesten von ganz Madagaskar. Der eigentliche Hafenort Antsirana liegt auf einem weitvorspringenden, etwa 60 Fuß hohen Plateau ziemlich am Ende der Bai und macht heutigen Tages, nachdem die früher hier garnisonirten Truppen abgezogen sind, einen sehr verödeten Eindruck. Am Strande vier hölzerne Landungsbrücken mit zwei kleinen Krahnen, Zollhaus, Dampferagentur und Kohlenschuppen; an einem kleinen Platze dahinter etwa 20 Holzhäuser mit Wellblechdach, die Post, einige Cafés und Läden beherbergend, Alles ziemlich schmutzig und schlecht gehalten. Eine Décauville-Feldbahn führt zum Plateau hinauf und zu der jetzt ganz verwaisten Militärstation mit etwa 20 Baracken, welche auf ein Meter hohen Steinpfeilern ruhen und ringsum mit Veranden unter dem vorspringenden Dach umgeben sind; daneben für die Offiziere massive Häuser mit Rothziegeldach; in der Nähe die etwas stattlicheren Gebäude für den Oberst und den Residenten — jetzt alles verwaist. Hinter dem Lager zieht sich in öder Steppe das jetzt auch fast ganz verlassene „Kolonistenviertel" hin, eine Gruppe roth angestrichener Hütten aus Holz und Blech mit kleinen Gemüsegärten; eine einfache Holzkirche mit Wellblechdach krönt den Hügelzug. Links schließt sich das „Geschäftsviertel" an, in dem auch die Hälfte der Häuser leer steht; neben Franzosen und Indern finden wir im Ladengeschäft hier auch einige Chinesen, es giebt zwei Coiffeurs und einige bescheidene Cafés, aber seitdem die 1200 Mann Truppen abgezogen, sind die gutgehaltenen, reinlichen Straßen alle verödet. Die Hütten des etwas zurückliegenden Eingeborenen-Viertels sind mit Asthürden umgeben und liegen im Schatten von Tamarinden, Lebbach und anderen Akazienarten.

Man beabsichtigt im nächsten Jahre hier mit Anlage von Docks und allen anderen nöthigen Einrichtungen zu beginnen, um die französischen Besitzungen im indischen Ozean unabhängig von dem englischen Mauritius zu machen; auch Befestigungsarbeiten sind für Diego Suarez geplant und wenn diese Projecte zur Ausführung kommen, wird neues Leben in den jetzt todten Ort einziehen.

Antsirana gegenüber liegt auf der Halbinsel des Kap Diego, malerisch unter überhängenden Felsen, das Militärhospital, während ein Sanatorium,

Digitized by Google

vier Stunden landein und 1000 m über dem Meere im Amber-Gebirge gegelegen, seiner Vollendung entgegen geht.

Die Salinen im Diego-Suarez District ergeben im Jahr circa 20000 Tons.

Etwa 24 km von dem Hafen entfernt und mit diesem durch eine Décauville-Feldbahn verbunden liegt auf hohem Bergrücken Antangombato mit den „Usines de la Société Coloniale“, welche mit der französischen Militärverwaltung Kontrakt auf Lieferung konservirten Rindfleisches haben und davon im Monat etwa 2400 Kisten à 72 kg fertig stellen. Der Kriegsminister Freycinet hatte Anfang 1899 Kolonialfleisch von den Lieferungen zwar ausgeschlossen, aber die Maßregel wurde bald zurückgenommen und man schlachtet in Antan jetzt wieder 60 Ochsen per Tag. Der Export von Rindern und konservirtem Rindfleisch steht allerdings nicht im Einklang mit dem Viehbestand der Insel, bei der Feldbestellung macht sich mancherorts schon ein Mangel an Rindern fühlbar, die Fleischpreise sind stark gestiegen und deshalb beabsichtigt man, die jetzt 7 ½ Francs betragende Exportsteuer per Rind zu erhöhen und etwas mehr als bislang für Aufzucht zu thun. Die Einschiffung der Ochsen geschieht derart, daß sie aus dem Koral am Strande ins Meer gepeitscht, an ihren Hörnern langseits der Böte angebunden und so schwimmend durch die ihnen oft verderblichen Haifische hindurch an den Dampfer bugsirt werden; hier windet man sie durch die Dampfwinde an dem um ihre Hörner gewundenen Strick auf Deck, wo sie strampelnd und theilweise so erschöpft ankommen, daß man ihnen häufig den Schwanz knicken muß, um sie zum Aufstehen zu bewegen und in die Verschläge ziehen zu können.

Verschiedene Passagiere unseres Dampfers, auf welche die Schönheiten des Landes begreiflicherweise keinen Reiz ausübten, vergnügten sich an Bord mit Angeln und dabei wurde an starker Schnur mit Fleischköder auch ein 6 Fuß langer Katzenhai mit stark bezähntem Maule gefangen; er schlug zwar gewaltig um sich, aber einige Gewehrschüsse vom Bord beruhigten ihn soweit, daß er an Schwanz und Flossen gegriffen und so in's Boot hinein gezogen werden konnte.

Die Weiterfahrt nach Tamatave erfolgt nahe dem dichtbewaldeten, schmalen Küstensaum mit seinen ziemlich spärlichen kleinen Ansiedelungen, darüber erheben sich hinter einander vier Reihen malerisch geschnittener Bergzüge, von Basalt-Kuppen und -Zinken gekrönt und nach etwa 24 Stunden passiren wir die älteste Besitzung der Franzosen in Madagaskar, die schon 1750 besetzte Insel Ste. Marie, ein 48 km langes, schmales Eiland, sehr feucht und ungesund, unter dessen 8000 Bewohnern nur wenige Europäer leben. Ungefähr in der Mitte der Westküste liegt die Bucht von Port Louis, wo sich auf der kleinen befestigten Insel Madame Militärbauten und Schiffswerften mit Quais befinden, an denen die größten Schiffe anlegen können.

Um so mittelmäßiger ist die Rhede von Tamatave, des bisherigen Haupthafens von Madagaskar, welche durch zwei Korallenriffe und eine niedrige bewachsene Insel nur ungenügend geschützt ist, selbst bei ruhigem

Digitized by Google

Wetter den Wellengang des indischen Ozeans recht bemerkbar fühlen läßt, bei Ostwind aber sehr unbehaglich ist; ein Ausbau des Hafens ist auch hier geplant. Zur Zeit lagen außer uns nur 4 kleine Segler und ein Havre-Dampfer vor Anker. Die Stadt mit ihren ca. 15000 Einwohnern — worunter 600 Europäer — liegt auf einer niedrigen, sandigen Halbinsel, die mit Gestrüpp, Pandanus, Yuccas und Aloes bestanden ist, zwischen denen sich einige Cocospalmen, Kasuarinen und Mangobäume erheben, während in den zahlreichen Sümpfen rothe und weiße Seerosen, Papyrus und die Madagaskar eigenen Ouvirandra fenestralis mit ihren fußgroßen, gitterförmig durchbrochenen Blättern wuchern. Nachdem es uns gelungen ist, eins der wenigen hier vorhandenen Boote zu bekommen, landen wir an einer bescheidenen Holzbrücke nahe dem Zollhaus und von hier aus zieht sich dem Strande entlang die enge Hauptstraße, die Rue de Commerce, deren Häuser sämmtlich von Gärten umgeben, aus Holz und Wellblech hergestellt sind und meist schon vor ca. 20 Jahren errichtet wurden. Hier liegen die verhältnißmäßig elegante Residentur, auf eisernen Stützen aufgeführt und von eisernen Säulenveranden umzogen; die Konsulate, die fremden Geschäftshäuser, indische und chinesische Krämerläden, fünf Hotels, zwei „Salons de Coiffure“ und zahlreiche Cafés. Die Pariser Magazine des Louvre haben eine Filiale hier, ebenso das Comptoir National d'Escompte, welch' letzteres auch in Majunga vertreten ist. Die Rue de Commerce, hinter welcher das schmale, aber lebhafte Kreolen-Viertel liegt, führt in die Dünen hinaus und hier treffen wir zunächst die alte Hova-Kirche; da deren Hova-Pastoren aber von den Engländern bekehrte Protestanten waren, scheute man sich nicht, das Gotteshaus in eine Hova-Kaserne umzuwandeln. Dicht dabei liegt auf einer leichten Anhöhe, ringsum von Erdwällen umgeben, das einzige Stück alter Hova-Architektur, die jetzt ziemlich zerstörte alte Hova-Festung. Dieser fast kreisrunde Bau mit seinen weißgetünchten, 5 m starken und 8 m hohen, oben leicht eingebogenen Mauern hat die Form einer riesigen Pastete; eisenbeschlagene schwere Holzthore führen von Norden und Süden in das jetzt öde Innere, die früher hier befindliche Wohnung des Hova-Gouverneurs ist vom Erdboden verschwunden, ringsum aber laufen noch die Kasematten und von dem über ihnen liegenden Umgang öffnen sich Schießscharten, von denen aus die Franzosen 1895 ein zweites, in den Vorbergen liegendes Fort der Hovas beschossen. Leider wird diese characteristische Anlage jetzt gänzlich demolirt und ihre Trümmer sollen zur Aufschüttung und Planirung des nahen Dünen-Terrains verwandt werden, auf dem ein neues Europäerviertel im Entstehen begriffen ist; es ist sogar davon die Rede gewesen, den Centralsitz der Verwaltung von Antananarivo nach Tamatave zu verlegen. Bislang befinden sich hier „unter den Mangueiras“ unweit des Strandes die französische Kaserne und das schön angelegte Hospital mit seinen 12 einstöckigen Pavillonbauten, die auf eisernen Pfeilern ruhen, von eisernen Veranden umgeben sind und Stuckwände haben. Die Eingeborenen hat man auch hier vor Kurzem ganz aus der Stadt verbannt und ihre Hütten erheben sich jetzt weit im Osten in ungesundester morastiger

Digitized by Google

Lage zwischen stinkenden Dünen; daß unter diesen Verhältnissen die Pest hier auftritt, ist nicht zu verwundern und so waren hier in der letzten Regenzeit 285 Fälle vorgekommen, von denen 194 tödtlich verliefen. Der Sümpfe und Tümpel wegen meist auf Stelzen gebaut, bestehen die Hütten aus den Blattstengeln der Ravenala und sind mit Ravenalablättern gedeckt. Den Fußboden bedeckt eine Matte, Möbel sind bei den Malagassen meist überhaupt nicht vertreten, nur eine höchst primitive Bettstelle findet man hier und da. Dagegen hört man in vielen Hütten eine europäische Ziehharmonika spielen, welche den einheimischen Musikinstrumenten starke Konkurrenz macht; letztere sind besonders die originelle Vali oder Bambusguitarre, ein mannshohes, starkes Bambusrohr, von dessen Mitteltheil die Oberschicht ringsum zu Saiten zurechtgeschnitten ist, die durch untergesteckte Holzstückchen gespannt werden; und die in Ostafrika heimische Lukanga, eine Art Fiedelbogen mit darüber gespannter einer Drahtsaite und einem als Resonanzboden daran befestigten Flaschenkürbiß.

Die hier lebenden Betsimisarakas, ursprünglich ein urkräftiges Volk, lassen jetzt bereits Spuren starker Degeneration erkennen. Die gewöhnlichen Leute tragen hier als einzige Kleidung vielfach nur ein langes, glattes oder gestreiftes Hemd, dessen grober Stoff aus Raphiafasern hergestellt wird, dazu einen breitkrämpigen hohen Binsenhut, während sonst die Kleidung bei den Männern aus Hüftentuch (shadika) und weitem Umhang (lamba), bei Frauen aus dem Weiberrock (shimbu) und dem über Brust und Arme geschlungenen Akansu besteht. Kleiden sich die Betsimisaraka-Weiber, die so wie so nicht sonderlich anziehend sind, in grellbunte europäische Kattunkleider und unförmliche, grotesk garnirte Strohhüte, so sind sie ganz für ein Affentheater reif. Die Hovas kleiden sich überwiegend schon europäisch.

Zur Feier der Ankunft des auf einer Inspektionsreise begriffenen Generalgouverneurs Gallieni, der von 1896—99 an der Spitze der hiesigen militärischen Kolonialverwaltung stand und persönlich überall beliebt war, hatte man z. B. meiner Anwesenheit in Tamatave die ganze Stadt reich beflaggt, selbst im Eingeborenenviertel hatte — ganz freiwillig? — jede Hütte eine Bambusstange mit der Tricolore herausgesteckt, am reichsten aber war das Geschäftshaus unseres deutschen Konsuls drapirt und das entsprach auch ganz den Verhältnissen, denn dasselbe steht auch hier wieder an der Spitze; daneben bestehen drei englische, ein reiches Parsi- und ein amerikanisches Haus, welch' letzteres in Folge der hohen Zölle auf nichtfranzösische Baumwollwaaren, seine Specialität, wohl eingehen dürfte. Einen französischen Großkaufmann aber giebt es auch hier nicht. Die Geschäftssprache ist wegen der vielen hier angesiedelten Inder aus Réunion theils das Kreolen-Französisch, theils malagassisch. Während früher die Importeure nur gegen Kassa verkauften, müssen sie heute theilweise ein Ziel von 2—3 Monaten geben.

Der Personen- und Waarenverkehr zwischen Tamatave und Antananarivo, wobei viele kleine Flußläufe zu überschreiten sind, erfolgt, wie bereits erwähnt, ausschließlich durch Träger, für Personen in der Filansana, wozu des Wechsels

Digitized by Google

wegen 8 Träger nöthig sind; dieselben bekommen für die Strecke 35—40 Franken per Kopf, denselben Lohn, wie die begleitenden Gepäckträger. Der Waarentransport nimmt zwischen 15 und 30 Tage in Anspruch und jeder Träger kann durchschnittlich 25—30 kg befördern. Die Fracht dafür kommt je nach Trägerangebot auf $^{3}/_{4}$—1 Frank per Kilo zu stehen. Ein 400 Pfund schwerer Ballen mit 50 Stück ordinärer Manchester Baumwollstoffe, in Tamatave 125 Franken werth, kostet also 150 Franken Fracht von der Küste nach der Hauptstadt. Wie alle Löhne, so sind auch die Trägerlöhne in der letzten Zeit gestiegen; bezahlte man früher 10 Franken per Monat und gab dazu den Reis, so giebt man beim Bahnbau jetzt $22^{1}/_{2}$ Franken und liefert dazu Unterkunft und Kost mit dreimal Rindfleisch per Woche; selbst zu diesen erhöhten Löhnen fällt es aber schwer, ausdauernde Arbeiter zu bekommen, da man den Arbeitszwang hier noch nicht so stricte durchgeführt hat, wie in Majunga.

Den Anfang zu einer besseren Verbindung gedenkt man durch eine Schmalspurbahn zu machen, welche von Tamatave in 12 km nach Ivondru führen und den Verkehr von da über die Küstenseen leiten soll, welche in einer Länge von 485 km, unter einander verbunden und vor den heftigen Meeresströmungen durch schmale Nehrungen geschützt, hinter der Ostküste in ungesundem Reisland liegen. Ueber den Lac Nossi Bé und Nossi Massay gelangt man so bequem nach Andovoranto und von da aus soll der Aufstieg ins Innere erfolgen. Bislang waren, um dem Generalgouverneur die „Einweihung" der Bahnarbeiten zu zeigen, einige Schienen, von je 12 Mann geschleppt, in den Sanddünen hinter Tamatave niedergelegt worden, zwischen denen die Bahn hindurchführen wird; die Strecke soll später durch Anpflanzung von Pandanus vor den jetzt unvermeidlichen Sandverwehungen geschützt werden.

Der Sandstrand und das prächtig klare, blaue Meer laden hier gar verlockend zum Baden ein, aber Haifische, Seeigel und scharfe Korallen wirken als bedenkliche Störenfriede. Das Wasser ist hier reich an Krabben, Seegurken (Holothurien) und schönen und originellen Fischen.

Was Europäer auf Madagaskar bislang an Kolonisation in des Wortes engerer Bedeutung geleistet haben, liegt meist an der fruchtbaren Ostküste, speciell im Hinterland von Tamatave und hat bislang keine großen Früchte gezeitigt. Französische Kolonisten bekommen Landkonzessionen von meist nicht über 100 ha gratis, und zwar giebt man ihnen zunächst einen provisorischen Besitztitel, welcher verfällt, wenn betr. Land innerhalb von drei Jahren nicht unter Kultur gebracht wird. Andernfalls erwerben sie nach dieser Zeit den definitiven Besitztitel mit vollem Wiederverkaufsrecht. Von letzterem zu profitiren, ist für Nichtfranzosen das bequemste Mittel, Land in Madagaskar überhaupt zu erwerben, da die Kolonialverwaltung Fremden gegenüber die größten Weitläufigkeiten macht, um die Ausstellung von Landtiteln — selbst gegen volle Baarzahlung — zu vermeiden, trotzdem auf dem Papiere die Bestimmung steht, daß größere Ländereien ohne Beschränkung des

Digitized by Google

Umfangs zu 5 Francs per ha. an der Ostküste, zu 2 Francs per ha. an der Westküste verkauft werden können. Die wenigen französischen Kolonisten, welche nach hier gekommen sind, haben durch Vermittlung der Kolonialverwaltung zwar sehr schöne theoretische Belehrungen bekommen, da sie es aber meist unterließen, die praktischen Erfahrungen ihrer Vorgänger zu benutzen, so haben die Meisten die Kolonie sehr bald enttäuscht wieder verlassen. Die zu Plantagen in Betracht kommenden Flußebenen sind hier meist zu schmal und dazu kommt die große Schwierigkeit, daß man nie mit Sicherheit auf seine Arbeiter zählen kann. Es ist deshalb leicht begreiflich, daß man „seriöse" Kolonisten, wie man mir sagt, kaum irgendwo hier findet, selbst die Kreolen von Réunion, welche den stärksten Zuzug stellten, haben ihre Hoffnung, hier ein ergiebiges Arbeitsfeld anzutreffen, getäuscht gefunden. Das „Comité de Madagaskar", das sich in Paris aus Gelehrten und Reisenden gebildet hat, die genauer mit madagassischen Verhältnissen vertraut sind und welches eine solide und baldige Kolonisirung der neuen Erwerbung zu fördern sucht, bestrebt sich, ein planloses Zuströmen von Einwanderern von der Insel fernzuhalten, um dieselbe nicht in Mißkredit zu bringen.

Von zwei größeren, mäßig verwalteten englisch-französischen Zuckerfabriken nahe Tamatave mit einem Kapital von je 1 ½ Millionen Franken ist die eine längst bankerott, während die andere sich nur noch auf Herstellung von etwas ordinärem Rum beschränkt. Der englische Vicekonsul in Tamatave, ein Kreole aus Mauritius, hat seit 1 ½ Jahren drei Stunden von Tamatave entfernt am Ivondru-Fluß eine kleine Plantage für Liberiakaffee, Kakao und event. auch Ingwer angelegt. Obgleich Kaffee und Kakao erst vom 3. bezw. 12. Jahre ab tragen, hat die inzwischen erzielte Ernte von Reis, Mais, Manioc und Bataten über den Bedarf der angestellten 15 Arbeiter hinaus schon im ersten Jahre einen Reinertrag von 6000 Franken ergeben; man rechnet, daß in Zukunft 20 Arbeiter genügen werden, um 50 arpentes Kaffeeland zu bestellen, während man dazu anfangs, so lange der Boden noch mehr Pflege erfordert, 30 bis 40 Arbeiter braucht, deren Lohn z. Z. incl. Vergütung für Reis 20 Franken per Monat beträgt. Auch ein früherer deutscher Rittmeister besitzt nahe Tamatave seit 6 Jahren eine Kaffee- und Kakao-Pflanzung von ca. 200 ha., welche unter dem jüngsten Kriege aber schwer gelitten hat. Nahe der Stadt hat sich auf dem sonst undankbaren Boden eine lohnende Kleinkultur von Gemüsen entwickelt, für welche hier sehr hohe Preise bezahlt werden.

Im Imerina-Bezirk ist lt. Verordnung von 1898 jeder Malagasse zwischen 16 und 60 Jahren „bei Strafe" gezwungen, jährlich einen Kaffee- und einen Maulbeerstrauch zu pflanzen, wozu die französische Verwaltung Ableger à 5 Centimes liefert und womit wieder eine schöne Theorie in vexatorische Praxis umgesetzt wird.

Die von Tamatave aus zahlreich ins Innere gezogenen „Prospectors", darunter auch bewährte Fachleute aus Transvaal, haben Gold in zahlender Menge bislang noch nirgends, wohl aber häufig Malaria und Schwarz-

Digitized by Google

wasserfieber geerntet. Trotzdem erhebt die französische Verwaltung nicht nur einen Exportzoll von 11 % auf Gold, sondern belegt außerdem Jeden, der in Gold handeln will, sei es als Käufer oder Verkäufer, mit einer monatlichen Patentsteuer von 150 Franken, was außer allem Verhältniß zu den kleinen Umsätzen steht und einfach prohibitiv wirkt.

Die Situation läßt sich kurz dahin zusammenfassen, daß sich Fremde, wie Einheimische nach der alten Hova-Regierung zurücksehnen, unter welcher die Verhältnisse stetigere waren, als unter der ihre Ideen beständig wechselnden, umständlichen und theuren französischen Kolonialverwaltung mit ihrer Unzahl hoch salarirter Beamter. Und daß auch vernünftige Franzosen von ihrer neusten Erwerbung nicht sonderlich entzückt sind, bestätigte mir einer meiner Reisegenossen, ein liebenswürdiger, jüngerer französischer Offizier, welcher Madagaskar ein Jahr lang kreuz und quer für Studienzwecke durchzogen hatte und die Uebernahme der Kolonie kurz als einen „Reinfall" bezeichnete.

Unsere Fahrt geht nun weiter nach den im Jahre 1505 vom portugiesischen Vicekönig Mascarenhas entdeckten und nach ihm benannten Mascarenen, welche das französische Réunion und die englischen Besitzungen Mauritius und Rodrigues umfassen. Diese Inseln sind vulkanischen Ursprungs, daher sehr fruchtbar und zählen zu den schönsten Perlen des indischen Ozeans überhaupt.

Réunion.

Nachdem die Franzosen seit 1642 Kolonisationsversuche auf Madagaskar gemacht hatten, wurde von dort aus im Jahre 1643 die heute Réunion genannte Insel im Namen Ludwig XIV. in Besitz genommen und Bourbon getauft; die erste Ansiedlung (La Possession) entstand hier 1654 durch Errichtung eines Hospitals und der König überließ die Insel 1664 der damals gegründeten ostindischen Handelskompagnie. Die Blüthe der Kolonie begann mit der Anpflanzung des Kaffees und erreichte ihre Höhe unter Labourdonnais, der von 1734 bis 1746 Gouverneur der Mascarenen war; eine zweite Entwickelungsepoche begann, als der Intendant Poivre 1770 aus den Molukken Gewürze, besonders Gewürznelken und den Muskatnußbaum nach hier verpflanzte. 1774 nahm die französische Regierung die Insel in eigene Verwaltung, verlor sie im Jahre 1810 an die Engländer, erhielt sie im Pariser Frieden von 1815 aber zurück. 1846 wurden die den Staatsdomänen gehörigen, 1848 auch sämmtliche anderen Sklaven der Insel freigegeben, ohne daß dadurch irgend welche Störungen im Betrieb der Pflanzungen eingetreten wären. Im gleichen Jahre änderte die republikanische Regierung den Namen der Insel Bourbon in Réunion um. Eine ernste Revolte entstand im Jahre 1868 mit dem Ziele, die Jesuiten auszuweisen, welche Forderung nur theilweise bewilligt wurde.

Verwaltung und Oberkommando der 35 □Meilen großen Insel Réunion stehen heute unter einem Gouverneur mit Sitz in St. Dénis, dem ein Generalrath zur Seite steht und die Kolonie erforderte 1899 einen Zuschuß von 4460000 Franken seitens des Mutterlandes. Außer Réunion

Digitized by Google

besitzt Frankreich im Süden des indischen Ozeans noch die nach Australien vorgeschobenen Eilande Amsterdam, St. Paul und die Kerguelen-Gruppe.

Die 207 km lange, an der Südwestseite von Korallenriffen umsäumte Küste von Réunion verläuft äußerst gleichmäßig, es sind weder stark vorspringende Kaps, noch tiefere Buchten vorhanden und vor Anlage der künstlich geschaffenen Häfen von St. Pierre an der Südküste und von Pointe des Galets an der Nordwestküste gab es Häfen auf Réunion überhaupt nicht. Die eiförmig gestaltete Insel wird von einer vulkanischen Gebirgskette in zwei Hälften getheilt, deren südwestliche trocken, während die nordöstliche regenreich ist. Die Berge erreichen im Piton des Neiges eine Höhe von 3069 m und zeigen stellenweise noch heute vulkanische Thätigkeit und zahlreiche heiße Quellen. Von dem centralen, durch Kämme und Abfälle unterbrochenen Plateau des Cafres fällt das Land allmählich oder in Terrassen, stellenweise jäh, zu den Küstenebenen ab und die zahlreichen Flüsse, welche von beiden Hängen zum Meere eilen, bahnen sich ihren Weg durch tiefe Schluchten, tragen in ihrem ungestümen Lauf ungeheure Massen von Erde und Kies in die Küstenebenen und haben an der Küste große Strandlagunen gebildet. Das Klima ist gesund, die Regenzeit dauert vom Dezember bis März, am trockensten sind September und October; furchtbare Wirbelstürme richten öfters große Verwüstungen an. Herrliche Tropenwaldung, theilweise durch den Anbau gelichtet und theilweise durch Lavafelder eingeschränkt, steigt bis zu einer Höhe von 1300 m empor und wird hier von einem zusammenhängenden Gürtel hoher Bambuse abgeschlossen; dann folgen mannshoch den Boden bedeckende Gesträuche von dem Krummholztypus. Von den 172000 ha der Insel sind 56000 Wald, 25000 Savannen, 25000 unkultivirt und 60000 ha unter Kultur. Von letzterem Areal ist über die Hälfte dem Anbau von Zuckerrohr gewidmet, Kaffee, Vanille, Mais, Manioc und Reis, meist in Kleinkulturen, folgen alsdann. Die letzte Zuckerernte belief sich auf 40 Millionen kg, doch leidet diese Industrie unter Rohrkrankheiten und den niedrigen Weltpreisen.

Die Einfuhr Réunion's betrug im Jahre 1893 21776000 Franks, wobei Reis obenan steht, die Ausfuhr (Zucker, Syrop, Kaffee, Vanille, Rum) 15719000 Franks.

Die Einwohnerzahl war 1892 172000 Seelen, worunter sich 23000 indische Kulis, 5600 Malagassen, 10000 Afrikaner und 400 Chinesen befanden; eigentliche „Eingeborene" giebt es nicht, da die Mascarenen vor dem Erscheinen der Europäer gänzlich unbewohnt waren. Die Religion ist überwiegend katholisch und der gut organisirte Unterricht wird meist von geistlichen Orden ertheilt, während die wenigen Protestanten nicht einmal eine Kapelle haben.

Schon stundenlang vor der Ankunft hebt sich der Piton des Neiges über dem Horizont ab und immer deutlicher tritt allmählich die Insel in Erscheinung, wenn wir uns Pointe des Galets und seinem künstlichen Hafenbecken, dem einzigen im ganzen großen indischen Ocean, nähern. Da das steil ab-

Digitized by Google

fallende Ufer nicht erlaubte, einen Hafen ins Meer hinaus zu bauen, so grub man ihn aus dem Kies und schwarzen eisenhaltigen Sand des schmalen Küstenstreifens heraus. Zwischen zwei aus mächtigen Konkretblöcken aufgeführten Wellenbrechern hindurch, welche sich bogenförmig bis auf 100 m nähern und die Brandung zurückhalten, führt der Zufahrtskanal von der offenen Rhede, wo wir einen Lootsen an Bord nahmen, direct in den 250 m im Quadrat messenden Vorhafen und dann mit einer scharfen Wendung nach links in das 230 × 130 m große Dock, von dem zwei gemauerte Bassins von 200 × 72 m ausgehen; die Wassertiefe beträgt 8 bis 9 m und erlaubt den Schiffen, direct am Ufer anzulegen. Bei wachsendem Bedarf kann das Dock mit Hülfe der vorhandenen drei Dampfbagger leicht vergrößert werden. Außer unserem Dampfer lag zur Zeit nur ein englischer Dreimaster mit Reis hier. Eisenbahngeleise führen um die ganze Anlage herum und erleichtern die Handhabung des Frachtgutes und die Einnahme von Kohlen. Magazine, Reparaturwerkstätten, Verwaltungsgebäude und Kohlenlager sind um die Docks herum angeordnet; militärische Befestigungen habe ich nicht gesehen.

Die Konstruktion des Hafens wurde 1874 einer zu bildenden Gesellschaft mit einer Konzession auf 99 Jahre übertragen und derselben Gesellschaft im nächsten Jahre auch ein Eisenbahnprivileg ertheilt und eine jährliche Subvention seitens der Kolonie von 160,000 Franken auf 30 Jahre zugesichert. Im Jahre 1877 kontrahirte die inzwischen mit einem Stammkapital von 5 Millionen und Obligationen in Höhe von 31 Millionen Franken errichtete Gesellschaft mit dem Staate die Herstellung des Hafens innerhalb von 6 Jahren für die Pauschalsumme von 31 Millionen Franken gegen gewisse Staatsgarantien. Die vorzunehmenden Ausgrabungen umfaßten 2300000 cm und als besonders schwierig erwies sich die Fundirung der Wellenbrecher. Als Ende 1883 die Arbeiten beendet sein sollten, hatte die Compagnie zwar 48 Millionen Franken ausgegeben, aber um den Hafen zu vollenden, wurden weitere 12 Millionen als nöthig erachtet, welche die französische Regierung vorschoß und im Jahre 1886 konnte der erste Dampfer ins innere Becken einfahren. Die Mittel der Gesellschaft waren aber derart erschöpft, daß sie ihre Konzession Ende 1887 aufgeben mußte und Hafen und Eisenbahn in den Besitz der Regierung übergingen.

Der Bau der 20 km langen Bahn zwischen Le Port und der Hauptstadt St. Dénis nahm drei Jahre in Anspruch, 1879—82, da über 10 km Tunnel durch die steil zum Meere abfallende Basaltwand des Cap Bernard zwischen La Possession und St. Dénis zu bohren waren; die Linie wurde dann schnell der Küste entlang über die Nordspitze hinaus bis nach St. Benoît, im Süden bis nach St. Pierre fortgesetzt, sodaß jetzt 126 km im Betrieb sind, deren Gesammtkosten 20 Millionen Franken betrugen.

Der kleine Ort Le Port an der Pointe des Galets, am Ausgang einer malerischen, steilen Schlucht in schweizer Scenerie gelegen, ist herzlich unbedeutend und still; nur die zu den Docks gehörigen Gebäude sind aus Korallenkalkstein aufgeführt, der Rest besteht aus hölzernen Erdgeschoßbauten

Digitized by Google

mit Schindeldächern und aus einigen Afrikanerhütten. Dem Strande entlang und zu dessen Sicherung sind „Filaos“ angepflanzt, Kasuarinen, von denen drei verschiedene Sorten, besonders die Tenacissima, eingeführt sind und die man auf der ganzen Insel antrifft; sie dienen als Brennholz, als Material zu Holzkohle, als Schattengeber in Vanillepflanzungen und, nachdem sie 6 bis 8 Monate in fließendem Wasser gelegen, als gutes Bauholz. Die Bahn nach St. Dénis führt zunächst durch eine schmale, sterile Küstenebene schwarzen Sandes, auf dem außer den Kasuarinen nur verkrüppelte Lebbach-Akazien, Agaven, Yuccas, Milchbusch und Feigenkaktus gedeihen. Nach der ersten Station „Possession“ treten die steilen Berge direct ans Meer heran und hier beginnt der 10 km lange Tunnel, unterbrochen durch zwei Wildbachschluchten, die sich auf den Geröllstrand öffnen; in einer dieser Schluchten liegt die Quarantänestation La Chaloupe. Eine Reihe grottenartiger Durchschläge der Felswand, durch welche beim Tunnelbau die abgesprengten Steine ins Meer geschüttet wurden, bietet überraschende und entzückende Durchblicke auf die weite blaue Wasserfläche. Beim Austritt aus dem Tunnel öffnet sich der Blick auf die freundliche Ebene von St. Dénis und die dahinter ziemlich steil aufsteigenden grünen Berge. Wir passiren eine große, massiv und schön gebaute Kaserne und steigen dann an der Personenhaltestelle nahe der Place du Gouvernement aus; letztere ist mit einem Broncestandbild von Mahé de Labourdonnais geschmückt. Rechts daran stößt das inmitten eines schönen Gartens gelegene, von einer Kuppel gekrönte Gouverneur-Palais mit Aussicht über das davor liegende, blaue Meer. Wir wandeln dem Strande entlang weiter, vorbei an vier einfachen Holzbrücken, an denen die Schiffsgüter aus- und eingeladen werden; z. B. lag nur ein kleiner Dreimaster draußen auf der Rhede. Es folgt die Promenade du Barachois, ein 8 × 80 m großer, auf eisernen Pfeilern ruhender und auf beiden Seiten mit Ruhebänken eingefaßter, eiserner Promenadenpier, welcher besonders Abends stark besucht ist, weiterhin der ummauerte Bootshafen mit hohem Parapet aus Lava-Quadern, und eine Reihe alter Rasenschanzen, hinter denen die Artilleriekaserne liegt. An einem unscheinbaren Stadtviertel vorbei gelangt man endlich zu dem im Norden der Stadt liegenden Bahnhof und dem nahen großen Friedhof mit zahlreichen, hoch gemauerten Gräbern und Kapellen.

Vom Strande steigt die Stadt leicht auf; die Straßen sind alle gut angelegt und gehalten, meist mit fließendem Wasser neben den Bordsteinen, von Bäumen eingefaßt und mit einer Reihe öffentlicher Brunnen und in ihren Vorgärten mit der üppigsten Tropenvegetation geschmückt. Die Hauptstraße Rue de Paris steigt von der Place du Gouvernement auf und enthält die Verwaltungsgebäude, die Kathedrale, das große Marine-Kommissariat, ein stattliches Hotel de Ville, das alte Lyceum und das imposante Militärhospital, welches auch Civilisten zugänglich ist und 1500 Betten zählt. Die Insel besitzt jetzt eine weit geringere Besatzung als vor dem letzten Madagaskarkrieg und man schickt die kranken Militärs mit Vorliebe nach dem gesunden Salazie hinauf. Die Gebäude der Stadt sind theils massiv, mit rothem

Digitized by Google

Ziegeldach, vielfach aber gefälliger Imitatbau aus Brettern, freundlich gestrichen, meist mit Veranden und Erkern und mit Holzschindel-, selten Wellblechdach, und da fast jedes Haus inmitten eines gut gehaltenen Gartens liegt, so macht die überaus freundliche Villenstadt etwa den Eindruck eines deutschen Badeortes. In den Gärten finden wir ein reizvolles Gemisch tropischer Pflanzen und solcher des gemäßigten Klimas, an Palmen: Cocos, Cycas, Arenga, Oreodoxa, Latanien und Kohlpalmen; unter den Fruchtbäumen Orangen, Granaten, Mangos, Brotfrucht, Anona, Jack, Papaya, chinesische Litschi, japanische Mispeln und Tamarinden, dazwischen zahlreiche Bananenstauden; unter den Schattenbäumen mit theilweise prächtigen Blüthen treten Ficus elastica und indica, Spathodeas, Jonesias, Teak, Terminalia catappa, zahlreiche Flamboyants, Eukalyptus, Lebbach-Akazien, Grevilleas und Araucarien hervor; dazwischen duften Oleander, Rosen, Veilchen und Daturas; Hibiscus, Poincettia pulcherrima, Akalyphen, Crotons und Dracaenen heben sich in feurigen Farben von dem grünen Hintergrund ab und Bougainvilleas, Philodendron und andere Kletterpflanzen umschlingen Stamm und Mauer. Die lange Hauptstraße endet an dem vor 100 Jahren angelegten Jardin Colonial, in dessen Hintergrund sich auch ein 1854 erbautes naturhistorisches Museum befindet; besonders interessant in letzterem ist ein Ei von Aepyornis maximus, des ausgestorbenen Riesenvogels von Madagaskar, einer $3^1/_2$—4 m hohen Kasuarart, welche vielleicht das Vorbild des Vogels Rok unserer Märchen war; das hier befindliche, vollständig erhaltene Ei ist reichlich einen Fuß lang und seine Größe entspricht derjenigen von 7 Straußen- oder 150 Hühner-Eiern. Der botanische Garten ist prächtig angelegt und gehalten und hat sich durch Einführung zahlreicher Nutz- und Zierpflanzen verdient gemacht.

Nicht weit vom botanischen Garten entfernt liegt an einer malerischen Schlucht innerhalb eines netten Gartens das gefällige Holzhaus, welches der verbannten Ex-Königin von Madagaskar als Asyl dient; um sie besuchen zu dürfen, bedarf es der Erlaubniß des Gouverneurs.

Die beiden Hotels d'Orient und de l'Europe in St. Dénis schicken bei Ankunft der Postdampfer freundliche und gewandte Repräsentanten schon nach Le Port und man findet speciell im Hotel d'Orient einen schönen, schattigen Garten und einen blinkend blank servirten Mittagstisch, das Ganze dem behäbigen Eindruck entsprechend, welchen die Stadt überhaupt macht. Nirgends auf der Insel sieht man nervöses Hasten und Treiben, sondern überall gemächliches, ruhiges Arbeiten und zufriedenes Genießen eines nicht reichen, aber auskömmlichen Daseins in paradiesisch schöner Umgebung.

St. Dénis zählt etwa 36000 Einwohner, meist französische Kreolen, daneben im Ladengeschäft auch zahlreiche Inder und Chinesen. Seitdem durch den Rückgang der Zuckerpreise eine schwere Krisis über die Insel hereingebrochen ist, haben die öffentlichen und privaten Finanzen allerdings sehr gelitten und man zählt nur noch etwa drei große Vermögen auf Réunion, während leidlich prosperirende Klein-Landbesitzer weitaus die Mehrzahl bilden.

Digitized by Google

Da seit einigen Jahren das Silbergeld stetig von der Insel abfließt, hat man sich genöthigt gesehen, nicht nur Papiergeld, sondern auch anderwärts unverwendbare, eigene Nickelmünzen im Nennwerthe von $^1/_2$ und 1 Franken auszugeben, deren Gegenwerth im trésor colonial deponirt ist. Das Agio auf Silber war vor 2 Jahren auf 18 % gestiegen und stand z. Z. 4 %.

Zuckerrohr bildet weitaus das wichtigste Produkt der Insel und seine Kultur, welche seit 1815 immer mehr an Ausdehnung gewann, erreichte Anfang der 60er Jahre ihren Höhepunkt; damals waren 116 Zuckerfabriken im Betrieb und der Export betrug 68000 Tonnen; z. Z. sind auf Réunion nur noch 44 Zuckerfabriken mit einer Jahresproduction von 40—50000 Tons in Thätigkeit, aber man sagt mir, daß dieselben bei einem Zuckerpreise von 20 Franks per 100 kg noch immer lohnen. Dagegen bietet die Beschaffung von Arbeitern, wozu meist indische Kulis dienen, Schwierigkeit, weil England heutigen Tages, um Indern Auswanderung nach Réunion zu erlauben, derartige Garantien betr. ihrer Behandlung fordert, daß der englische Konsul quasi als Oberaufseher über die Plantagenbesitzer fungirt und die nicht immer berechtigten Klagen der Kulis zu unerquicklichen Differenzen geführt haben. Die auf Réunion geborenen Inder zählen natürlich als Franzosen; außer diesen leben aber ca. 4000 Inder als eingewanderte Kontraktarbeiter hier und mit weiteren 4000 könnte man die Zuckerproduction in 2 Jahren auf 75000 Tons bringen, da jetzt viele gute Ländereien mangels Arbeitern brach liegen. Die Pflanzer waren auch bereit, die in einer Konferenz aller dabei Interessirten festgesetzten Bedingungen Englands anzunehmen, aber die hohe Politik der Deputirtenkammer in Paris verweigerte die Zustimmung, nachdem der Vertreter Réunions im französischen Parlament — unterstützt durch eine Petition von 10 bis 12 kleineren Pflanzern, keinen einzigen großen — sich gegen indische Einwanderung überhaupt aussprach und behauptete, daß die vorhandenen Kreolen genügten. Um den Farbigen Réunions zu schmeicheln, beantragte derselbe Deputirte ihre Zulassung zum Militär in der Annahme, es würde ihnen zur Genugthuung gereichen, als caporal oder sergeant später Weiße kommandiren zu können, die bislang ausschließlich ihnen zu befehlen hatten. Dieses Gesetz ist zwar schon seit 6 Jahren herausgekommen, aber de facto nie angewandt worden, weil die Réunion-Leute nicht in Paris, sondern als Kolonialtruppe auf Madagaskar dienen sollten und das empfand Niemand als Ehre oder Begünstigung.

Von Vanille wurden 1897 120000 kg zum Preise von etwa 70 Franken per kg verschifft. Die Vanille-Liane gedeiht auf Réunion vorzüglich und wird meist unter und an Kasuarinen gezogen, zwischen welchen man auch noch Pflanzen an fast laublosen Bignonien-Stämmen zieht; der Jack-Baum wird zuweilen ebenfalls als Stütze für die Vanille benutzt.

Der arabische Kaffee ist durch die Verheerungen des Rostpilzes meist ganz verschwunden und der Liberiakaffee giebt keine lohnenden Preise.

Thee wächst wild in den Bergen, wird aber bislang noch nicht rationell kultivirt.

Digitized by Google

Unter den Gewürzen wird die Gewürznelke am stärksten angebaut. Rum, besonders der von St. Pierre, ist ganz vorzüglich, wird aber in der Kolonie selbst nur wenig getrunken, da man Absinth und zahlreiche andere von Frankreich importirte Getränke vorzieht.

Als kleinere Exportartikel sind noch zu nennen: etwas Geranium-Oel und der glänzende, starke Bast aus den Stengeln des überall wuchernden Chou-chou-Kürbiß (Sechium edule), welcher in Frankreich zu allerlei Flecht-Dekorationen benutzt wird.

Deutsche Landsleute sind auf Réunion nur sehr wenige vertreten, ich lernte nur einen Herrn in St. Dénis kennen, welcher Kaufmann und Vanille-pflanzer ist und sich z. Z. außerdem mit der Bergung eines gestrandeten Schiffes beschäftigte.

Einen wundervollen und überaus lohnenden, zweitägigen Ausflug konnte ich nach dem beliebtesten Sanatorium der Insel, nach Salazie, unternehmen. Von St. Dénis nimmt man dazu gewöhnlich den Morgenzug bis St. André und benutzt von dort aus die täglich fahrende, überaus baufällige Diligence; da meine Zeit gemessen war, so hatte ich mir aber durch die Gefälligkeit des Hotelbesitzers Mr. Mouge Specialwagen arrangirt. Die 2 Stunden von St. Dénis bis St. André fuhr mich Mr. Lauratet in einer eleganten, mit zwei kräftigen australischen Pferden bespannten Victoria, wofür er anfänglich 40 Franken forderte, schließlich aber 25 Franken, die „Municipaltaxe“, nahm. Und in St. André erwartete mich eine bei Sabattier in Salazie bestellte Kalesche, welche hin und zurück 30 Franken kostete.

Die 26 km lange Fahrstraße zwischen St. Dénis und St. André läuft immer nahe dem blauen Meer entlang. In der Küstenebene wird überwiegend Zuckerrohr, daneben Manioc und Mais kultivirt; Vanillepflanzungen sind hier ziemlich häufig und nahe St. André kann man auch Gewürznelkenbäume sehen, deren bouquetförmige Kronen z. Z. über und über mit zartrothen jungen Blättern bedeckt waren. Zahlreiche Kasuarinen, Pandanus, Jack- und Mango-bäume, Agaven, Opuntien und Lantana-Gebüsch säumten den Weg ein. Vor dem Posthause in St. André erwartete mich Mr. Sabattier's Wagen, eine elende Carosse mit einem Pferd und einem Maulthier bespannt und von einem farbigen Kreolen mit dem charakteristischen Namen Anisette gefahren. Der Weg biegt von der fruchtbaren Uferebene aus bald in eine malerische Schlucht ein, welche immer enger und steiler wird. Ueppige Vegetation bedeckt die Bergwände, welche auf große Strecken wie von einer Art wilden Weins, dem Chou-chou-Kürbiß, überhangen sind; prächtige Baumfarren und Orchideen sind hier häufig. Von allen Seiten stürzen Wasserfälle zu Thal, theils steil in dünnen, viele hundert Fuß hohen Fäden, theils in breiten, sich allmählich senkenden Kaskaden. Die vorzüglich angelegte und macadamisirte Straße führt zunächst $^3/_4$ Stunde eben dahin und beginnt dann allmählich zu steigen. In kleinen, zwischen Felsblöcken liegenden Bergwiesen sind hin und wieder Bohnen angepflanzt, deren bequeme Kultur der Indolenz der Inder entspricht; über der Kreolen-Inder Faulheit und Trunkenheit wird auf Réunion

Digitized by Google

viel geklagt und bei ihrer Bedürfnislosigkeit sind diese Leute so unabhängig, daß sie sich wenig jagen lassen und von ihren Herren wie rohe Eier behandelt werden müssen. Nach einer Fahrt von zwei Stunden erreicht man das 500 m über dem Meere liegende Dorf Salazie, wo die Thiere gewechselt werden und von hier ab öffnet sich der Blick nun mehr und mehr auf eine großartige Alpenlandschaft. Zunächst geht es einer wilden, tiefen und schmalen Schlucht entlang, die von einem schäumenden Gebirgsfluß durchrauscht wird und rechts eigenartige Erosionsformen düsterer Lavafelder zeigt, während über die steilen, grünüberwucherten Basaltwände links eine Reihe hoher, schmaler Wasserfälle abstürzt. In zahlreichen Schleifen und Zickzacks steigend, an einem grünen Kratersee vorbei, gelangt man nach einer weiteren Stunde zu dem 919 m über dem Meere gelegenen Hellbourg, einem freundlichen, kleinen Villenort am Fuße der fast senkrecht bis zu 2000 m aufsteigenden Kraterwand der Salazes. Das „Hotel des Salazes", ein freundlicher Chalet-Bau mit vorliegender Gartenterasse, freundlichen Zimmern, vorzüglichen Betten und guter Verpflegung und einige andere Logierhäuser bieten komfortable Unterkunft, und die hier Erholung suchenden Europäer kommen nicht nur von Réunion, sondern vielfach auch von Madagaskar und Mauritius. Das Klima hier ist gesund und erfrischend, die Temperatur sinkt im Winter bis 4° und alle europäischen Gemüse gedeihen hier vorzüglich. Am Rande einer malerisch gewundenen, mit Steinblöcken übersäten und von Wasserfällen durchzogenen Schlucht steht das Militärhospital und von hier windet sich ein Steg zwischen Eichen, Weiden, japanischen Mispeln, Himbeergesträuch und wildem Wein etwa 150 Fuß tiefer zu der 33° warmen eisenhaltigen Mineralquelle, welche zum Trinken und in einem einfachen Hause auch zum Baden benutzt wird.

Der Piton des Neiges ist von Hellbourg aus nicht sichtbar, sein Gipfel kann aber in einer Tagestour von hier aus besucht werden. Ein beschwerlicher Fußweg führt von Hellbourg in 12 Stunden nach einem anderen, am Südabhang des Piton 1114 m über dem Meere gelegenen Badeort Cilaos mit ähnlichen heißen Quellen wie Hellbourg; aber die Scenerie ist hier wesentlich anders, wildromantisch und characterisirt durch steile, fast kahle Abstürze, Lavafelder und große Trockenheit. Der gewöhnliche Zugang zu Cilaos ist der, daß man von der Eisenbahnstation St. Louis aus Tragstühle benutzt.

Die jetzigen Wirthe des „Hotel des Salazes", Mr. und Mme. Guérin, waren gesundheitshalber vor 2 Jahren von Tamatave nach hier gekommen und verstehen es, ihren Gästen den Aufenthalt angenehm zu machen. Ich war allerdings z. Z. der einzige Besucher, dinirte ausgezeichnet, schlief in der erquickenden Luft nach der seit Monaten ertragenen tropischen Hitze prachtvoll und gedachte am nächsten Morgen zeitig zurückzufahren, um meinen am Abend gehenden Dampfer nicht zu versäumen. Mein Wagen fuhr pünktlich um 9 Uhr wie bestellt auch vor, aber auf Mme. Guérin's Drängen hin, noch zum Frühstück zu bleiben, schob ich meine Abreise um 2 Stunden auf und gab dadurch meinem Kutscher mit dem ominösen Namen Anisette verhängnißvolle Gelegenheit, noch einen „coup sec" zu trinken. Als ich dann um 11 Uhr unter

Digitized by Google

strömenden Regen in der möglichst verhangenen Kalesche abfuhr, witterte ich bald genug Unrath, denn der Mann fuhr in einem geradezu verrückten Tempo den steilen Zickzackweg hinunter, gleichgültig ob er scharfe Ecken zu nehmen oder an steilen Abgründen vorbei zu fahren hatte. Natürlich kamen wir so auffallend schnell in Salazie bei Herrn Sabattier an und dieser — gewiß durch frühere Erfahrungen gewitzigt – erkannte denn auch im ersten Augenblick, was die Glocke geschlagen hatte. Aber der Herr Kutscher mußte rücksichtsvoll behandelt werden und so „empfahl" ihm denn der Meister, vor Umspannen und Weiterfahren etwas zu frühstücken. Darüber verging eine Stunde, die ich in Mr. Sabattier's Kramladen zubrachte, aber als nun weitergefahren werden sollte, war bei Herrn Anisette trotz kalter Waschung und Reisfütterung der Dunst des schweren Rums, an dem sich die Kutscher hier recht häufig betrinken sollen, noch nicht aus dem Kopfe gewichen und er konnte kaum das Sattelzeug halten, geschweige denn anlegen. Ich sprach Herrn Sabattier meine Bedenken aus, aber der meinte, der Rest der Trunkenheit würde wohl während der Weiterfahrt verfliegen. Also weiter ging es, allerdings nicht weit, denn schon auf der großen steinernen Brücke, welche hinter dem Dorfe eine tiefe Schlucht überzieht, fuhr Anisette, ebenso wild kutschirend wie bislang, direct in einen uns entgegenkommenden Heuwagen hinein, der die ganze Brückenbreite einnahm, und unsere Carosse schlug um. Ich war noch rechtzeitig herausgesprungen, über Trunkenbolde wacht bekanntlich ein Spezialgott und so blieb auch Anisette, der vom Bock geschleudert wurde, unverletzt, aber ich erklärte den mit anderen Dorfbewohnern zur Hülfeleistung herbeieilenden Herrn Sabattier nunmehr denn doch sehr energisch, mit dieser Perle von Kutscher nicht weiter zu fahren. War es verletztes Ehrgefühl oder der Aerger über das ihm entgehende Trinkgeld — Anisette gerieth in höchste Wuth, klagte seinen Herrn, diesen „bougre" an, daß dieser mir Anisette's Trunkenheit verrathen habe — als wenn die nicht klar genug zu Tage gelegen hätte — und erklärte, sofort ganz aus seinem Dienste treten zu wollen. Sabattier rief kläglich mein Zeugniß an, daß ich selbst die Trunkenheit bemerkt hätte und mit Anisette nicht weiterfahren wolle. Um die alberne Scene zu beenden, veranlaßte ich einen Stallburschen auf den Bock zu springen und fuhr nun in scharfem, aber vernünftigem Tempo nach St. André hinunter, wo ich gerade noch rechtzeitig ankam, um den letzten Zug nach der Pointe des Galets zu erwischen und dort meinen Dampfer zu erreichen. Die Zeit für meinen Ausflug war allerdings etwas knapp bemessen, aber ich war doch überaus befriedigt von dieser prächtigen schweizer Scenerie in üppiger Tropenvegetation.

Mauritius. Die Reise geht nun weiter nach Mauritius, der trotz ihrer Kleinheit bislang wichtigsten unter allen ostafrikanischen Inseln.

Dieselbe wurde 1598 von den Holländern in Besitz genommen und nach Moritz von Nassau benannt, aber erst 1640 kolonisirt und schon 1710 wieder aufgegeben. 1715 nahmen sodann die Franzosen von Bourbon aus Besitz von dem Eiland, das sie Isle de France tauften, mußten es aber

Digitized by Google

nach tapferer Vertheidigung 1810 an die Engländer abtreten, welche es seitdem unter dem alten Namen Mauritius verwalten. An der Spitze der Kolonie steht ein Gouverneur mit einem ausführenden Rathe und einem theilweise gewählten, gesetzgebenden Körper von 20 Mitgliedern. Dem Gouverneur von Mauritius sind auch die Inselgruppen der Seychellen, Amiranten, die Aldabra- und Tschagos-Inseln und die Insel Rodrigues unterstellt. Nach dem Budget von 1896 betrugen die Einnahmen 8849000, die Ausgaben 8545000 Rupien und die Kolonialschuld 1239000 £. Der auswärtige Handel zeigte im gleichen Jahre 19964000 Rupien für Einfuhr (Reis, Weizenmehl, Baumwollwaaren, Kohlen, Wein u. s. w.) und 29061000 Rupien Ausfuhr (ganz überwiegend Zucker, sodann etwas Rum, Agavenfaser, Cocosöl und Vanille). Als Landesmünze circulirt seit 1878 ausschließlich die indische Rupie, welche hier aber nicht in 16 Annas, sondern in 100 Cents eingetheilt ist. Maß und Gewicht sind seit gleichem Jahre metrisch. An Eisenbahnen existiren 148 km, deren hohe Fracht- und Passagiertarife die Haupteinnahmen der Kolonie liefern.

Die vulkanische Insel ist mit 34,7 □Meilen wenig kleiner als Réunion und wird, mit Ausnahme von zwei bis drei Stellen mit steilem Küstenabfall, ringsum von einem Korallenriff umgeben, das sich jeder Flußmündung gegenüber ziemlich weit öffnet; diese Riffe und zahlreiche Inselchen machen eine Annäherung an die Küste sehr gefährlich und die errichteten Vertheidigungswerke bilden einen ergänzenden Schutz. Die stark zerschnittene Küste bildet nur einen für größere Schiffe geeigneten guten Hafen, nämlich den von Port Louis an der Westküste, während an der Ostküste nur Mahébourg in Frage kommt. Unfern der Küste steigen die Berge schroff empor zu einem das ganze Innere bedeckenden Plateau von 500 m Höhe, über welches mehrere charakteristische Berge emporragen. Thätige Vulkane sind auf der Insel nicht mehr vorhanden, die Hauptformationen der Insel, Basalte, Tuffe und Aschen zeigen ihren vulkanischen Ursprung aber deutlich an. Die, derjenigen Madagaskars ähnliche, Pflanzenwelt weist in dem durch Anbau stark gelichteten Hochwald, der Mauritius ursprünglich völlig bedeckte, nunmehr aber auf die Berge zurückgedrängt ist, alle Reize einer anmuthigen Tropenlandschaft auf. Große Strecken Waldes hat man speciell für das die Hauptkultur bildende Zuckerrohr niedergeschlagen und große ausgesaugte Striche an der Küste werden jetzt von der Agave in Besitz genommen. Man hat seit Kurzem mit rationeller Wiederaufforstung der Insel begonnen, auch um den sehr zurückgegangenen Regenfall wieder zu heben. Mineralschätze besitzt die Insel nicht. Das früher sehr gute Klima von Mauritius hat sich in den letzten Jahrzehnten wesentlich verschlechtert; die Hochebene ist zwar noch leidlich gesund, aber in den niedriger gelegenen Theilen, und besonders an der Küste, sind Wechselfieber häufig.

Die sehr dichte Bevölkerung betrug laut Census von 1891 371000 Seelen, worunter 156000 in Mauritius geborene und 100000 als Contractarbeiter eingeführte Inder, 3400 Chinesen, 2500 Franzosen, 560 Briten,

Digitized by Google

außerdem Neger, Malagassen, Singhalesen, Malaien und zahlreiche Mischlinge vertreten waren. Die offizielle Sprache ist natürlich die englische, doch wird dieselbe nur in den Regierungsbekanntmachungen, vor Gericht und in den englischen Familien gebraucht, die Landessprache aber ist „Kreolisch", ein französisches Patois, und das Hauptfest bildet das mit Enthusiasmus gefeierte französische Nationalfest des 14. Juli. Ueberhaupt hängen die alten Familien noch treu an Frankreich und schließen sich im Allgemeinen stark gegen die englischen Beamten ab. Die Hauptzeitung „The Planters und Commercial Gazette", welche für 25 Cents einen unglaublich pauvren Inhalt liefert, erscheint halb in englischer, halb in französischer Sprache und bringt in ihrem zweiten Theile stark antienglische Artikel. Daneben erscheinen etwa ein halbes Dutzend französischer Blättchen zu 5 und 10 Cents, sämmtlich in antienglischem Sinne redigirt. Besonders stark zog man z. B. über den neuen Gouverneur Sir C. Bruce her.

Wir ankerten vor Port Louis, der Hauptstadt, auf der Außenrhede und sämmtliche Personen unserer Besatzung und alle Passagiere unseres Dampfers hatten zunächst vor dem Hafenarzt, der in Cylinderhut und Lackschuhen an Bord kam, eine umständliche Revue zu passiren, da man z. B. wegen eines Pockenfalles unter der Mannschaft eines von Kapstadt eingetroffenen Dampfers sehr ängstlich war und uns am liebsten in Quarantäne gelegt hätte; aber wir passirten schließlich, und gingen zwischen Riffen und Sandbänken hindurch nach der Innenrhede und hier, noch immer ziemlich weit vom Lande entfernt, vor Anker. Der Anblick, den die Insel mit ihren grotesken, wild zerrissenen Bergketten vom Wasser aus bietet, ist imponirend. Von Norden nach Süden zu folgen sich als auffallendste Formen der spitze Kegel des Pieter Both (813 m), der daumenförmige Piton du Pouce (808 m), nach einem zahnlückenähnlichen Bergausschnitt „La Fenêtre" der runde Signalberg und weiter im Süden die wild gezackten Montagnes de la Rivière noire (826 m) und die spitzen Trois Mamelles. Der Hafen wird links und rechts von alten Bastionen beschützt und hinter der Stadt erhebt sich auf einem Hügel die Citadelle mit dem Seapoy-Lager. Außer uns lagen zwei englische Kriegsschiffe, drei Handelsdampfer und fünf große Segler hier. Eine lange Reihe stattlicher Waarenschuppen zieht sich rechts dem Ufer entlang, während sich links ein kleiner Binnenhafen und drei Trockendocks öffnen, von denen das mittlere jetzt soweit vergrößert wird, daß es auch die Dampfer der „Messagéries Maritimes" aufnehmen kann, wofür diese Gesellschaft für fünf Jahre einen jährlichen Beitrag von 400 000 Franken bewilligt hat.

Port Louis, die Hauptstadt und der Haupthandelsplatz der Insel, zählt 62 000 Einwohner, seine meist engen Straßen sind regelmäßig angelegt und gut gehalten, da aber Vorgärten an den Häusern meist fehlen, so macht es bei Weitem nicht den freundlichen Eindruck wie St. Dénis. Die Häuser, früher meist ganz aus Holz, sind seit zahlreichen Branderfahrungen heute wenigstens im Unterstock meist aus Stein gebaut, aber selbst manche ganz

Digitized by Google

aus Stein aufgeführte sind von dem furchtbaren Cyclon im April 1892, welcher Tausende von Menschen tödtete, umgeworfen worden. Diese Wirbelstürme sind während der Monate Dezember bis April nicht seltene Gäste auf Mauritius, und in Port Louis wird ihr Kommen durch zwei Kanonenschüsse angezeigt, um die etwa an Land befindliche Mannschaft zu warnen und zu veranlassen, sich schleunigst an Bord ihrer Schiffe zu begeben, während ein Ausklingeln in den Straßen von Port Louis die in Curepipe Wohnenden darauf aufmerksam macht, daß ein letzter Zug dahin sofort abgelassen wird, denn die Wucht des Cyclons pflegt derartig stark zu sein, daß ein Bahnverkehr während seiner Dauer vollständig ausgeschlossen ist.

Da Port Louis Freihafen ist, so wird der Reisende beim Landen am Zollhaus nur nach Tabak gefragt. Wer in der Stadt selbst bleiben will, findet in dem leidlichen Hotel Oriental am Hafen Unterkunft, aber mit Ausnahme der Monate August bis Oktober wohnt Jeder, der es ermöglichen kann, auf der Hochebene. Den Hafenplatz schmückt auch hier eine Broncestatue von Labourdonnais und dahinter erhebt sich inmitten von Gartenanlagen das stattliche Regierungsgebäude, vom Gouverneur, der gewöhnlich in Réduit bei Rosehill wohnt, selten als Residenz benutzt. Dicht dabei, auch von freundlichen Gartenanlagen umgeben, liegt das Museum, dessen Hauptschätze ein Aepyornis-Ei, das complete Scelett einer Dronte und eine ziemlich schlecht erhaltene, ausgestopfte „holländische Taube" sind, deren Werth der Kustos auf 2000 £ schätzte, da im Ganzen nur drei Exemplare dieser Gattung existiren sollen. Die unförmlichen Dronten belebten Mauritius noch im 17. Jahrhundert in großen Schaaren, sind seitdem aber gänzlich ausgerottet worden. Eine besonders von den Indern stark bewunderte Sehenswürdigkeit bildet eine Sammlung von Mißgeburten. An Governementsstreet, der Hauptstraße, liegen ein großes Theater, die Municipalität, in welcher in französischer Sprache verhandelt wird, Gerichtshof, Polizei, Gefängniß und eine Reihe von Stadthäusern reicher Pflanzer, von diesen nur während der Wintermonate bewohnt, für den Rest des Jahres meist vermiethet. St. Dénis und Port Louis werden jährlich von französischen Theatergesellschaften besucht und Mme. Claudius Operntruppe schwang sich in diesem Jahre sogar bis zur Aufführung von Reyer's „Sigurd" empor, wobei man den guten Willen allerdings vielfach für die That nehmen mußte. An Theaterabenden fahren Extrazüge die Besucher nach Schluß der Vorstellung auf die Hochebene hinauf und treffen in Curepipe gegen 2 Uhr morgens ein. In der Rue Royale liegt die Djami Mosjid, die ziemlich große, in indisch-arabischem Stile erbaute Moschee der mohammedanischen Inder. Je weiter man nach oben geht, nach dem Champ de Mars und dem Rennplatz zu, um so öder wird die Stadt. Selbst im Geschäftsviertel ist nur wenig Leben, und die latente Pleite, die in Folge der Zuckerkrisis seit Jahr und Tag ihren Schatten über die Insel wirft, macht sich in allen Geschäftsverhältnissen bemerkbar. Die beiden einheimischen Banken sind die Banque commerciale de Maurice und die Bank of Mauritius, Limd., beide nur mit einem Capital

Digitized by Google

von 200 000 £ ausgerüstet und diese Mittel meist nur ihren Günstlingen zur Verfügung stellend. Die kaufmännischen Bureaus sind im Oberstock und machen vielfach einen ganz trübseligen Eindruck. Deutsche Landsleute giebt es auch hier nur sehr wenige und die wenigen prosperiren nicht. Der deutsche Konsul ist ein Engländer, der kein Wort deutsch spricht. Cafés fehlen gänzlich und das einzige Café-Restaurant „Flore" macht einen der Stadt entsprechenden langweiligen Eindruck.

Die Europäer gehen in dem ungesunden Port Louis ihren Geschäften nach, aber wer es nur irgend ermöglichen kann, wohnt in einem der schönen Villenorte auf der Hochebene, von denen die größten Rosehill und Curepipe sind. Tagsüber herrscht zwar auch hier dieselbe Hitze, wie in Port Louis, aber die Nächte sind wesentlich kühler und man ist frei von den Miasmen des Tieflandes. Daß die Europäer in Port Louis trotz der Wärme fast ausnahmslos in wollenen und dazu meist noch dunklen Anzügen und ohne Tropenhelm gehen, fällt dem von Ostafrika Ankommenden auf.

Eine gut angelegte und verwaltete Regierungs-Eisenbahn sorgt für bequeme und häufige Verbindung nach oben. Die Linie ist eingleisig und breitspurig gebaut und im indischen Stile eingerichtet; die Wagen 1. Klasse mit Leder-, die 2. Klasse mit Holzsitzen, die Wagen 3. Klasse meist zweistöckig und ohne Zwischenwände. Die bislang von Norwegen eingeführten Holzschwellen, mit Creosot angestrichen circa 8 Jahre dauernd, werden hier mit 5 Rupien das Stück bezahlt und könnten vielleicht vortheilhaft aus Deutsch-Ostafrika geliefert werden; man braucht davon per Jahr 20 000 Stück. Post und Telegraph befinden sich selbst in der kleinsten Bahnhofsstation, ebenso auf jedem Perron ein Barometer und die letzten meteorologischen Beobachtungen. Für alle Klassen giebt es Nichtraucherwagen und Damencoupés, die selbst in der ausschließlich von Indern benutzten 3. Klasse höflich mit „Ladies only" und „femmes seules" und nicht wie in Indien mit dem brutalen „females" bezeichnet sind. Zwischen $^1/_2$ 8 Uhr morgens und $^1/_2$ 6 Uhr abends verkehren in jeder Richtung 12 Züge, von denen die directen die 16 Meilen lange Strecke zwischen Port Louis und Curepipe in einer Stunde zurücklegen. Nachtzüge, mit Ausnahme der Theaterzüge, verkehren nicht. Die Zugbeamten sind Mestizen. Der aus Stein und Eisen erbaute Bahnhof in Port Louis, vor dem sich eine Jubiläumsstatue der Königin Victoria erhebt, ist ganz englisch eingerichtet, mit Wartezimmnr 1. bis 3. Klasse, Refreshment- und Parcel Room und Zeitungsverkaufsstand. Die Bahn steigt, prächtige Rückblicke auf das Meer bietend, langsam durch die rothe Erde des Küstenlandes empor, aus dessen Gestrüpp gelbblühende Buschakazien, Agaven mit mächtig hohen Blüthenstengeln und Korallenbäume (Erythrina) mit ihren feurigrothen Blüthenquirlen hervortreten. An zahlreichen Zuckerpflanzungen und einer Reihe freundlicher Gartenstädtchen vorbei steigen wir bis zu Curepipe und erreichen hier bei 1800 Fuß über dem Meere den höchsten und beliebtesten Villenort der Insel, der mit seiner nächsten Umgebung 11000 Einwohner zählt. Mit Ausnahme einer Ladenstraße, in

Digitized by Google

welcher fast ausschließlich Inder und Chinesen handeln, liegen sämmtliche Wohnungen innerhalb geschmackvoll angelegter und tadellos gehaltener, theilweise recht großer Gärten, die von regelrecht geschnittenen Hecken von Bambus, Akalyphen, Cannas, Azaleen oder Zwergkasuarinen eingefaßt sind. Die Häuser sind selten massiv, meist nur aus Holz, aber sehr coquet gebaut, mit Säulenvorhalle, Erkern, Thürmchen und Schindeldach, das Ganze meist hellgrau gestrichen. Die stattliche Einfahrt führt zunächst gewöhnlich zu großen, gut gehaltenen Rasenplätzen mit prächtigen Teppichgruppen und in allen Farben prangenden Blumenbeeten: Rosen, Kamelien, Veilchen, Heliotrop, Kressen, Winden, Kaiserkronen, Begonien und Geranien sind in reicher Variation vertreten, Maranten, Farren, Coleus und Cacteen bilden dazwischen prächtige Gruppen, Magnolien, Ficus, Mango-, Jack- und Kampferbäume, Latanien, Araucarien und Baumfarren fassen das Ganze ein. Obstbäume und Beerenfrüchte sind zahlreich vertreten. Die Gunst des Klimas, Verständniß und Geschmack und die früher vorhandenen reichlichen Mittel haben zusammengewirkt um ein Ensemble zu schaffen, welches man in dieser Form kaum zum zweiten Mal auf Erden trifft, etwa das herrliche Petropolis bei Rio de Janeiro ausgenommen.

Auch das Hotel Wilkinson, das bessere der beiden hier vertretenen, von einer etwas romanhaften Australierin gehalten, liegt inmitten eines großen Gartens; die elektrisch beleuchteten, mit Kaminen ausgestatteten Zimmer und die Betten hier sind gut, die Verpflegung aber ist herzlich schlecht und der Pensionspreis beträgt 7 Rupien per Tag incl. schlechten Rothweins mit feiner Etiquette und gratis Pommery an Sonntagen. Recht originell ist hier die Bedienung; die Diener wohnen nämlich nicht im Hotel, sondern gehen um 8 Uhr abends nach ihren eigenen Wohnungen, es wird dann nichts mehr verabreicht, Madame schließt ihr Bureau und zieht sich in ihre inneren Gemächer zurück und empfiehlt ihren „Kindern", d. h. Gästen, freundlich, dasselbe zu thun, und in der That, wenn man keine Beziehungen zu hiesigen Familien hat — und wenn selbst — ist das Leben hier so überaus monoton, daß man sich bald recht herzlich langweilt. Etwas Abwechselung bringt nur der sonntägliche Kirchgang; man hat dann Gelegenheit, nach der Messe die gute Gesellschaft von Curepipe — und entzückende Mädchen und Frauen sind darunter — zu Wagen und zu Fuß bewundern zu können und man muß zugeben, daß diese französischen Kreolen eine schöne Rasse sind; leider besitzen sie daneben auch einen Dünkel, der sie schwer verdaulich macht.

Der Spaziergang de rigueur von Curepipe führt in einer halben Stunde nach dem sogenannten botanischen Garten, der allerdings bislang noch nicht viel für die Wissenschaft gethan hat, aber prächtig angelegte Gartenpartien mit Teichen, Spielplätze, gut gehaltene Fahrwege und einen Musikpavillon bietet, um den sich Sonnabend Nachmittag das fashionable Curepipe bei den Klängen einer Militärkapelle zu einem Wagencorso Rendez-vous giebt. Hinter dem Garten erhebt sich ein erloschener Krater, einer der größten der Welt, dessen sehr regelmäßiger stumpfer Trichter, der „trou aux cerfs", ganz mit

Wald bedeckt ist. In der Nähe befinden sich auch ein gut angelegtes Militär-Sanatorium und Kasernen für die europäischen Truppen.

Ein weiterer, mit Recht beliebter Ausflug führt zu den Tamarind-Cascaden, welche nahe den wilden Zacken der Rivière Noire Berge von dem Hochplateau in sieben Absätzen hinabstürzen, durch eine üppig bewaldete Schlucht, die einen malerischen Durchblick bis hinab zu der Ebene, der von weißer Brandung umsäumten Küste und das ihr vorliegende Korallenriff gewährt.

Die Eisenbahnfahrt nach dem kleinen Hafenort Souillac an der Südküste zeigt einen Theil des hiesigen, von ziemlich zahlreichen Mauritiushirschen belebten Baum- und Strauchwaldes, zahlreiche Ravenalas an den Bergwänden, viele Farren und Farrenbäume und üppig wuchernde „Vieille Fille“ = Lantana Camara-Sträucher mit ihren prächtigen Blüthen. Ein Spaziergang dem malerischen Strande entlang führt zu der schönen Gris-Gris Bai und zu dem „Souffleur“, einem durchlochten Felsen, durch welchen die Brandung donnernd und schäumend in einer 70 Fuß hohen Säule emporgetrieben wird.

Der eigentliche botanische Garten von Mauritius, 1786 von Poivre angelegt, liegt unten an der Westküste in Pamplemousses, wo sich z. Z. der französischen Herrschaft auch der Sitz des Gouverneurs befand und wo vor der Verschlechterung der gesundheitlichen Verhältnisse auch viele der privilegirten Europäer wohnten, die seitdem nach Rosehill und Curepipe gezogen sind. Man gelangt dahin von Port Louis aus mit der Bahn in einer Stunde und jeder Pflanzenfreund wird von der Schönheit der malerischen Anlage mit ihren Wasserpartien und von der Reichhaltigkeit dieses Gartens entzückt sein. Die große Allee von Königspalmen, früher der berühmten im botanischen Garten von Rio de Janairo verglichen, ist durch den Cyclon von 1892 allerdings zerstört worden und die Neuanlage macht noch einen recht pauvren Eindruck, dagegen sind die Alleen von Taliput- und Livingstonia-Palmen verschont geblieben, und man kann hier auch ein Exemplar der berühmten Cocos de Mer (Lodoicea sechellarum) bewundern, welche im botanischen Garten zu St. Dénis nicht gedeihen wollten. Diese großblättrigste aller Fächerpalmen mit ganz eigenartigen, fußgroßen Doppelnüßen, die 10 Jahre zu ihrer Reife bedürfen, kommt bekanntlich nur auf den Seyschellen vor und das hier 1866 gepflanzte Exemplar zeigte nach 32 Jahren erst drei Blätter, deren Länge ohne Blattstengel 3 m betrug. In dem früheren, jetzt ziemlich verfallenen Gouverneur-Palast ist jetzt das botanische Museum untergebracht, neben welchem man auch noch zwei lebende, drei Fuß lange Mauritius-Schildkröten sehen kann, die sonst von der Insel ganz verschwunden sind. Außer lauschigen Picnic-Plätzen mit ländlichen Pavillons und zu Kahnfahrten einladenden Wasserpartien bildet für liebende Seelen natürlich das sogenannte „Grab von Paul und Virginie“ einen begreiflichen Anziehungspunkt des Gartens; es ist dies ein einfacher, inschriftsloser Gyps-Obelisk, ziemlich verfallen, dessen oben herausragende Eisenstange früher vielleicht einmal eine Figur trug und der von acht alten, hochstämmigen Cycas-Palmen umgeben ist.

Digitized by Google

Auf den Sockel des „Grabes", wie in die Baumrinden sind die Namen unzähliger Liebespaare angeschrieben und eingeschnitten, zu Ehren der Helden von Bernardin de St. Pierre's auf Mauritius spielendem Idyll. —

Die Pflanzungen von Zuckerrohr, welches weitaus das wichtigste Product der Insel bildet, bedecken 100000 Acres und beschäftigen gegen 60000 Arbeiter. Die Kultur ist ausschließlich Hackkultur, der Pflug ist unbekannt, Düngen durchweg erforderlich und zwar derart, daß man vor Neupflanzung des Rohres zunächst die auf den Feldern gebliebenen Blätter und Rohrabfälle verbrennt, besonders auch zu dem Zweck, um dadurch die Insekten zu tödten; dann düngt man das Rohr, wenn es etwa ein Fuß hoch steht und zum zweiten Male 6 Monate vor der Ernte. Als Dungmittel dienen Knochenmehl, direct in Schiffsladungen bezogener Chili-Salpeter, Peru-Guano und Kalisalze, sowie der von Rodrigues und einigen Inseln nahe den Seyschellen stammende Vogelguano. Der auf Zuckerplantagen an die indischen Kulis bezahlte Lohn beträgt per Monat 8 Rupien in baar und circa 7 Rupien in Lebensmitteln: Reis, Salz, Oel u. s. w., wozu noch freie Wohnung, d. h. eine einfache, wenige Rupien kostende Hütte tritt. Die Arbeitsleistung der Inder ist sehr gering und entspricht nur etwa dem Viertel derjenigen eines Europäers. Die Reifezeit des Rohres beträgt, je nachdem die Pflanzung am Litorale oder höher liegt, 12 bis 18 Monate und die Ernte erfolgt von Ende Juli bis Dezember. Die Beförderung des Rohres zur Mühle geschieht theilweise in kleinen, zweirädrigen Ochsenkarren, theilweise an über die Felder gespannten Drahtseilen, selten auf Décauville-Feldbahnen oder durch Anschlüsse an die Eisenbahn. Zur Zeit wurden für 1000 Pfund Rohr 8 Rupien bezahlt und der Ertrag des Rohres schwankte zwischen 6 und 8 ½ %. Der höchste Verkaufspreis für Primazucker betrug gleichzeitig 9.20 Rupien für 100 Pfund. Auf Mauritius sind z. Z. 95 Zuckerfabriken thätig, deren Jahresproduction, mit der Regenmenge schwankend, 130—150000 Tons Zucker, neben etwa 6 Millionen Kilos Syrup und 3 ½ Millionen Liter Rum beträgt; letzterer wird hier nicht aus dem reinen Saft des Zuckerrohrs, sondern nur aus den Rückständen der Zuckersiederei hergestellt und ist deshalb lange nicht so gut, wie der von Réunion. Die größte Zuckerfabrik, mit einer Jahresproduction von 6500 Tons, gehört einer englischen Gesellschaft, die meisten anderen sind französisch und zwar produziren davon einige 3—3500 Tons, die meisten aber nur zwischen 600 und 1000 Tons per Jahr. Nachts und Sonntags wird in den Fabriken nicht gearbeitet. Das Diffussions-Verfahren ist in zwei Fabriken versucht worden — in einer mit Sangershausen'scher Einrichtung — hat sich aber, besonders wegen der theuren Feuerung, nicht bewährt. Der Zuckerexport von hier richtet sich besonders nach Südafrika und Indien, und die Ende 1898 erfolgte Einführung von Differentialzöllen auf Prämien-Rübenzucker in Britisch-Indien bezweckte speciell, die Zuckerindustrie von Mauritius und die darin so zahlreich beschäftigten Inder zu schützen.

Digitized by Google

Trotzdem sich die Zuckerkultur besonders seit 1892 durch die niedrigen Preise im Weltmarkt in einer latenten Krisis befindet, welche schon manche Zahlungseinstellung veranlaßt hat, findet doch ein ununterbrochener Zuzug neuer Arbeiter aus Indien statt, meist den niedrigsten Kasten angehöriges, vielfach unehrliches Volk, das sich aber durch seine Genügsamkeit bald emporarbeitet. Haben sie erst einmal einen kleinen Fond erspart, so kaufen sie sich einige Acker Land, auf dem die Frau Gemüse baut, während der Mann in der Zuckerplantage weiter arbeitet und daneben ein kleines Zuckerfeld für sich selbst bestellt; kann er sich so allmählich zum Händler emporschwingen, so ist das Ziel seiner Wünsche erreicht. Daß es den Indern hier sehr viel besser als daheim ergeht, zeigt schon ihre durchschnittlich weit bessere Kleidung an und die in rothe und gelbe Tücher gekleideten Frauen tragen verhältnißmäßig reichen Schmuck.

Wenn auch die Missionare — selbst die katholischen — auf Mauritius nicht sonderlich erfolgreich unter den Indern gewesen sind, so haben letztere doch viele französische Sitten angenommen, die Frauen küssen sich à la française auf beide Wangen, die Kulis reden sich untereinander mit Monsieur und Madame an und kauderwelschen ein drolliges pidgin-französisch, wie „Moa pas connait“.

Neben der Zuckerkultur nehmen alle übrigen Kulturen von Mauritius einen sehr geringen Platz ein. Dem Werthe nach obenan folgt Vanille, deren Export durch Krankheiten der Pflanze aber auch von 25 000 auf 2000 kg per Jahr zurückgegangen ist; die Liane wird an den ziemlich laublosen, stangenartigen Stämmen der Vignon de l'Inde gezogen und die grünen, bis zu zehn an einer Traube vereinigten Schoten sind, um nicht an Werth zu verlieren, vor Ueberreife abzunehmen. Dieselben werden in einem Ofen bei 60—65° R. 24 Stunden lang gedörrt; sodann auf Rahmen der Sonne ausgesetzt und zwar zunächst 14 Tage lang noch mit Decken belegt, dann vier Wochen lang ohne solche; es folgt einmonatliches Nachtrocknen in Blechdosen, Façon-Geben und Sortirung nach Länge und Qualität.

Thee ist vor 15 Jahren zuerst seitens der Regierung in einer kleinen Plantage nahe Curepipe versucht worden und die 15000 Rupien kostende Anlage vor einiger Zeit für 6000 Rupien an eine Ceylon-Gesellschaft übergegangen. Dieselbe hat eine Jahresproduction von 10—12000 Pfund grünem Thee. Die frisch gepflückten Blätter werden hier zunächst 24 Stunden in gewöhnlicher Zimmerluft auf mit Jutestoff überzogenen Rahmen getrocknet und dann eine Stunde unter einer mit der Hand betriebenen Maschine gerollt; nachdem der Thee hierauf in Körben einer vierstündigen Gährung unterworfen, wird er 15—20 Minuten lang in Hitzkammern gedörrt und zum Schluß gesiebt und sortirt. Außer dieser Pflanzung existiren noch verschiedene gleich große mit eigenen Präpariranlagen und einige kleinere, welche ihre Production zur Bearbeitung nach Nr. 1 schicken. Im Detail kostet das Pfund besten hiesigen Thees eine Rupie und es findet bereits ein kleiner Export nach Madagaskar statt.

Kaffee ist auf Mauritius nie bedeutend gewesen und heute fast ganz vernachlässigt.

Digitized by Google

Mauritiushanf wird von zwei verschiedenen Agavensorten gewonnen, die beide mit geringem Boden zufrieden sind und mitten im Gebüsch ohne Pflege gedeihen. Zu ihrer Verarbeitung sind etwa 30 Anstalten vorhanden, deren Maschinen bei einmaligem Durchziehen der Blätter die Holztheile von dem Baste trennen. Die Gewinnung dieser Faser, welche zur Herstellung von Tauwerk und Säcken nach London gesandt wird, kostet angeblich nur 18—20 £ pro Tonne und da dieselbe in London mit 25—30 £ bezahlt wird, sollte die Kultur lohnen; Mangel an Kapital und Organisation haben deren Ausdehnung aber bislang verhindert.

Drei Arten Pandanus, hier Vacoas genannt, liefern aus ihren Blättern gleichfalls einen zu Säcken, Taschen u. s. w. verwandten Bast.

Für Transportzwecke sind auf Mauritius eingeführt worden Pferde aus Australien, reizende fixe Ponies aus Sumbawa (kleine Sundainsel), Maulthiere aus Buenos Ayres und Buckelochsen aus Madagaskar. Die Ponies werden speciell für die zahlreichen, von Indern gefahrenen zweirädrigen Karriols (Gharies) verwandt und da die Straßen überall auf der Insel vorzüglich angelegt und gehalten sind, so fährt man meist ausgezeichnet. Für die Einfuhr lebenden Schlachtviehes — Rinder — ist Mauritius wie Reunion fast ausschließlich auf Madagaskar angewiesen, und seitdem dort das Angebot so nachgelassen hat, daß sogar ein Ausfuhrverbot in Aussicht steht, ist das Rindfleisch in Mauritius ein seltener, theuerer und dabei in Qualität meist minderwerthiger Artikel geworden.

Ich hatte meinen fünftägigen Aufenthalt auf Mauritius voll genossen, aber kaum Lust, ihn auf vier Wochen auszudehnen; eine Zeit lang schien es aber, als wenn ich den Dampfer, mit dem ich von Sansibar gekommen, nicht zur Rückfahrt benutzen könne, da man wegen des einen Pockenfalls, der uns schon bei der Ankunft im Hafen von Port Louis belästigt hatte, Quarantäne in allen weiteren Häfen befürchtete und deshalb auf Mitnahme von Passagieren überhaupt verzichten wollte. Schließlich dachte man aber doch etwas liberaler und ohne Schwierigkeiten kam ich in 12 Tagen nach Sansibar zurück.

Hier verließ ich ohne Bedauern den französischen Postdampfer und fand nach einigen Tagen eine sehr viel befriedigendere Unterkunft auf dem 5000 Tons großen Dampfer „Herzog" der Deutsch-Ostafrika-Linie, welcher mich nach Portugiesisch-Ostafrika bringen sollte.

Der „Freistaat von Ostafrika", wie Mosambik, die zweitgrößte portugiesische Kolonie, seit 1891 officiell genannt wird, besteht aus den beiden durch den Sambesi-Fluß getrennten Provinzen Mosambik und Lourenzo Marques mit einer Gesammtfläche von 768000 □km und einer Einwohnerzahl von 800000 Seelen, welche eine Reihe verschiedener Bantustämme und nur 2000 Weiße umfassen. Wir haben gesehen, wie als erste der Europäer die Portugiesen in Ostafrika erschienen; als Vasco de Gama 1498 die Insel Mosambik besuchte, herrschten daselbst die Araber, aber die Portugiesen besetzten dieselbe 1506 und dehnten ihre Herrschaft von der Küste des Festlandes den Sambesi aufwärts 1632 bis Tete aus und erhoben Ansprüche auf das ganze

Portugiesisch Ostafrika.

Digitized by Google

unerschlossene und wenig bekannte Hinterland. Solange für letzteres keine anderweitigen Bewerber auftraten, wurden dieselben auch stillschweigend anerkannt. Als sich aber die Engländer Anfang dieses Jahrhunderts in Südafrika festsetzten, wurde auch das portugiesische Ostafrika mehr und mehr aus seinem Halbschlummer geweckt, und schon seit 1823 bestritten die Engländer den Portugiesen den werthvollen Besitz der Delagoa-Bai, an deren südlichen Ufer, Lourenzo Marques gegenüber, sie die Niederlassung Bombay gründeten, um von hier aus eine Bahn nach dem Transvaal zu bauen. Zwar fiel der 1872 angerufene Schiedsspruch Mac Mahon's 1875 zu Gunsten der Portugiesen aus, doch veranlaßten die Engländer Portugal durch den Lourenzo-Marques Vertrag vom Jahre 1880, ihnen die Delagoa-Bai gegen eine finanzielle Entschädigung abzutreten, um so der Burenrepublik den Zugang zum Meere abzuschneiden. Dieser Vertrag fand aber beim portugiesischen Volke so heftigen Widerspruch, daß man ihn fallen ließ. Neue und schwerere Verwicklungen mit England traten ein, als dieses 1889/90, ohne Rücksicht auf Portugals alte Ansprüche, Matabeleland, Manica und das Gebiet südlich vom Nyassa besetzte. Ein Sturm der Entrüstung, der selbst den portugiesischen Thron gefährdete, ging durch Portugal, und es war für die Regierung schwierig genug, das 1891er Abkommen mit England zu Stande zu bringen, worin der ohnmächtige kleine Staat einen großen Theil seiner Anrechte auf das Hinterland dem mächtigen Gegner abtreten mußte und England auch das Vorkaufsrecht auf die Länder südlich vom Sambesi zugestanden wurde, falls Portugal dieselben zu verkaufen beabsichtigen sollte. 1894 folgte dann eine weitere Grenzregulirung und 1897 wurde die streitige Grenzlinie im Manicaland durch Arbitration festgelegt.

In den jüngsten Jahren hatten die Portugiesen sodann vielfache Unruhen der Eingeborenen zu bekämpfen, da Portugal jetzt energischer zu „kolonisiren" anfing, während die portugiesische Autorität bislang 10 Meilen hinter der Küste aufgehört hatte. Besonders langwierig und kostspielig war die Unterdrückung des Aufstandes von dem Gasa-Häuptling Gungunhana; dieselbe gelang aber schließlich 1896 dem energischen Königlichen Kommissar Mousinho d'Albuquerque, und Gungunhana wurde nach den Azoren verbannt. Mousinho d'Albuquerque preßte dabei die Küstenneger so weitgehend zu Militärdiensten, daß kaum genügend Schiffsarbeiter zu bekommen waren und die Ankunft von Produkten an der Küste nahm während dieser Unruhen wesentlich ab.

Die Sklaverei wurde in Portugiesisch-Ostafrika 1878 abgeschafft, besteht aber im Innern noch ungestört fort, während der Sklavenhandel über See allerdings ziemlich unterdrückt ist.

Was die Formation des Landes anbetrifft, so steigt es nördlich vom Sabifluß hinter der flachen, sumpfigen und äußerst einförmig verlaufenden Küste schnell zu einem Plateau an, auf dem sich verschiedene, bis zu 2280 m hohe Bergketten erheben; den südlichen Theil bildet eine weite Steppe. Unter den Flüssen ist der Sambesi mit dem Schire, welcher die Verbindung mit

Digitized by Google

dem Nyassa-See herstellt, der bedeutendste; Sandbänke an den Mündungen, Stromschnellen und Wasserfälle beschränken die Flußschifffahrt auf nur kurze Strecken. Das Klima ist äußerst heiß bei großen Temperaturschwankungen und besonders an der Küste sehr ungesund, nur in den Berglandschaften herrscht ein zuträgliches Klima; die Regenzeit dauert von Mitte November bis Ende März. Der Wildreichthum ist noch ein außerordentlich großer, in den tropischen Urwäldern leben noch zahlreiche Elephanten, Büffel, Flußpferde und Nashörner, in den Steppen Zebras, Giraffen und Antilopen.

Die Kolonie untersteht einem abwechselnd in Mosambik und Lourenzo Marques residirenden Generalgouverneur und die unzuverlässigen Zahlen des Budgets von 1898/9 sehen die Einnahmen mit 3592000, die Ausgaben mit 3216000 Milreis vor. Die Einnahmen stammen aus hohen Importzöllen, welche seit 1893 auf einige Artikel bis zu 150% vom Werthe betragen — aus Portugal stammende Waaren zahlen nur 10% dieses Tarifs, — ferner aus Exportzöllen in der Höhe von 1 bis 6% ad. val., Gewerbepatentsteuern von 10 bis 50 £ und einer Hüttensteuer von 4 Mark per Jahr. Im Transit verkehrende Güter zahlen nur 3% Zoll. Der Export besteht besonders aus Goldstaub, Erdnüssen, Sesam, Gummi, Ebenholz, Wachs, Schildpatt und Elfenbein und werthete 1893 1114920 Milreis, der Import umfaßte Baumwollwaaren, Spirituosen, Perlen ꝛc., und betrug im gleichen Jahre 2381000 Milreis; doch sind portugiesische statistische Zahlen von zweifelhaftem Werthe.

Die wirthschaftliche Erschließung der Kolonie ist einer Reihe von Gesellschaften anvertraut, zu deren Gunsten sich die Regierung eines Theiles ihrer Hoheitsrechte auf ausgedehnte Länderstrecken begeben hat Es sind dies die Companhia de Mozambique, deren Gebiet zwischen Inhambane und dem Südufer des Sambesi liegt; die Companhia de Sambesi zwischen dem Sambesi und dem Lukugu-Fluß; und die Companhia de Nyassa mit dem Verwaltungsrecht über den Cap Delgado-Bezirk. In allen diesen Gesellschaften spielen die Engländer eine hervorragende Rolle, ganz überwiegend aber in der 1891 autorisirten Mosambik-Co., deren Actien im Nominalwerth von 1 Million £ zum Teil im Besitze der British South Afrika Company sind, da die Ländereien der letzteren durch die Bahn nach Beira ihre kürzeste Verbindung mit dem Meere finden. Die Handelsbewegung der von einer Direktion in Lissabon und je einem Londoner und einem Pariser Komité geleiteten Mosambikgesellschaft stieg von 221000 Milreis in 1892 auf 3995000 Milreis in 1897 und die vereinnahmten Zölle in gleicher Zeit von 21000 auf 297000 Milreis; mit Ausschluß dieser Zölle betrugen die Einnahmen dieser Gesellschaft i. J. 1897 612000 Milreis und es konnten davon $7^1/_2$% Dividende vertheilt werden. Die Ein-Pfund-Actien standen $2^1/_2$ £. 1898 stieg die Dividende auf $11^1/_2$%. Seit 1899 sind auch belgische Interessen unter Oberst Thys in der Mosambikcompagnie vertreten.

Bei der ebenfalls gut prosperirenden Sambesi-Gesellschaft ist der portugiesische Staat mit 94200 Actien betheiligt und die kaufmännische und

Digitized by Google

agrikulturelle Ausnützung sind rein portugiesisch; seit geraumer Zeit schon wird aber auf diese Compagnie ein starker Druck seitens der Mosambik-Co. ausgeübt, um eine Fusion der beiden Gesellschaften zu erzwingen.

Die neueste, die Nyassa-Co. bestand anfangs aus drei Finanzgruppen, einer englischen, einer französischen und einer portugiesischen; die erstere hat aber jüngst die französischen Ansprüche aufgekauft, sodaß die englische Gruppe, abgesehen von einer unbedeutenden portugiesischen Partei, als alleinige Interessentin auftreten kann. Die Thätigkeit der Gesellschaft, welche ihren Verwaltungssitz in Ibo hat, beschränkte sich vorläufig auf Erhebung der Zölle; mit dem Bau der geplanten Bahn von der zu gründenden Stadt Port Amelia an der vorzüglich geeigneten, 60 km südlich von Ibo liegenden Pomba-Bucht nach dem Nyassa-See hat man im Herbst 1899 auch begonnen. Diese Linie läuft parallel der Grenze Deutsch-Ostafrikas in der Richtung auf Fort Johnston und wird sicher auf den südlichen Theil unseres Schutzgebietes denselben Einfluß ausüben, wie die Mombassa-Bahn auf den nördlichen. Der Handel von Ibo, dem nördlichsten Hafen der Kolonie, beschränkt sich auf Sesamsaat, Gummi und Wachs.

Der erste von der deutschen Ostafrika-Linie angelaufene Hafen in der durch ihre starken Strömungen gefährlichen Straße von Mosambik ist die Hauptstadt Mosambik selbst, welche nur wenige Kilometer von dem niedrigen Festland entfernt, auf einer schmalen, kaum 7 km langen Koralleninsel liegt. Ueber einer der zahlreichen vorgelagerten Sandbänke und Korallenriffe erhebt sich der plumpe Leuchtthurm von S. Jorge, dann kommt an der Nordspitze der Insel das mächtige Fort S. Sebastian in Sicht, welches 1508 von Albuquerque mit ungeheuerem Aufwand erbaut wurde; die Steine dazu kamen nummerirt aus Portugal. Wir biegen in den schmalen, seichten Meeresarm ein und gehen der Stadt gegenüber vor Anker. Von der Festung aus führt eine schöne Allee zu der freundlichen und reinlich gehaltenen Stadt. Wir passiren zunächst eine große Cisternen-Anlage, es folgen die einstöckigen, weiß getünchten Häuser der Inder, der von Bäumen eingefaßte Hauptplatz mit der Kathedrale und den Regierungsgebäuden, das Zollhaus und die von Flaggenmasten überragten, weitläufigen europäischen Faktoreien; dahinter liegen unter magerem Baumwuchs, meist Cocospalmen, die Eingeborenen-Hütten. Zwei auf mächtigen Steinpfeilern ruhende Brücken, von denen die eine nach einem jetzt aufgegebenen Plane den ganzen seichten Meeresarm überspannen sollte, dienen zum Anlegen der Böte. Zur Löschung unserer Ladung waren in Sansibar 30 Suahelis für die ganze Weiterreise an Bord genommen worden, weil Schiffsarbeiter, je weiter man von hier nach Süden kommt, immer seltener, schwächer und ungeübter werden und dabei theilweise exorbitante Löhne beanspruchen — in Durban z. B. 5 bis 6 Mark per Tag — während die Sansibar-Kulis mit 20 Rupien per Monat sehr zufrieden sind.

Die Insel Mosambik zählt 10000 Einwohner, darunter 200 Europäer mit 17 Nichtportugiesen, und der Großhandel liegt in den Händen der

Digitized by Google

letzteren; es befinden sich hier je eine deutsche und holländische und zwei französische Firmen. Die Portugiesen sind Beamte und vermitteln den Kleinhandel in portugiesischen Produkten, wie Wein, Kartoffeln und Oliven; die Inder monopolisiren auch hier den Zwischenhandel; mohammedanische Suahelis und heidnische Bantus bilden den Hauptbestandtheil der Bevölkerung. Der Außenhandel von Mosambik und dem nahen Festlandshafen Parapato betrug für 1897: 3040000 Mark Einfuhr und 3220000 Mark Ausfuhr — meist Erdnüsse und Sesam — und ist gegen früher zurückgegangen, besonders während der fortwährenden Unruhen unter den Küstenstämmen, wodurch die friedlichen Neger im Innern zeitweise verhindert werden, ihre Erzeugnisse zu den Faktoreien an der Küste zu bringen. Der deutsche Handel war mit 1160000 Mark betheiligt und repräsentirte damit 75 % der von Europäern vermittelten Geschäfte. Das Münzwesen hier ist ziemlich complicirt, man rechnet sowohl nach Gold- und Papier-Milreis, als nach Rupien, Dollars und Pfunden.

Der Gesundheitszustand der Insel ist kein guter, Malaria und Schwarzwasserfieber treten ziemlich häufig auf.

Da der neue Generalgouverneur Alvaro Ferreira mit auf unserem Dampfer eintraf, hatten wir Gelegenheit, all die offiziellen Empfangsfeierlichkeiten mit anzusehen. Nach dem von der mächtigen Festung gegebenen Salut kamen in einer Reihe von Dampfbarkassen die Vertreter des Heeres, der Marine, der Civilverwaltung und der Geistlichkeit an Bord, alle in großer Gala und mit den entsprechenden schönen Begrüßungsworten. Seine Excellenz verließ kurz darauf unseren Dampfer unter den Klängen der von unserer Schiffscapelle gespielten portugiesischen Nationalhymne, erneutem Salut von der Festung und einem hier stationirten, portugiesischen Kanonenboot, dessen Mannschaft in den Raaen paradirte, während Feuerwerk am Lande mit dem Tageslicht rivalisirte. Von der reich beflaggten Landungsstelle aus ging der offizielle Zug zunächst nach der Kathedrale, wo mit vielen Umarmungen die amtlichen Vorstellungen stattfanden und dann ein Tedeum gefeiert wurde; hierauf erfolgte im Palast die Uebergabe der Regierung vom abtretenden an den neuen Generalgouverneur und die Unterzeichnung betreffenden Protokolls von allen Anwesenden, einschließlich der fremden Konsuln und die Uebergabe der Festungsschlüssel; zum Schluß Galadiner. Kurz vor Mitternacht erschien der Generalgouverneur, leicht angesäuselt, zu einem Nachttrunk noch einmal an Bord des „Herzog", wo er sich wesentlich wohler fühlte, als in seinem nur äußerlich stattlichen Palast, den er im Innern über Erwarten schmutzig, schlecht gehalten und schlecht beleuchtet gefunden hatte. Das ist recht characteristisch für den Portugal gebliebenen Rest all' seiner Kolonien überhaupt: ganz freundliche Renommirfaçaden, aber dahinter vielfach Unfähigkeit, Unehrlichkeit und finanzielles Unvermögen.

In Mosambik zweigt eine Nebenlinie der deutschen Ostafrika-Linie nach Parapato, Quelimane und Chinde ab und die Güter für diese Plätze werden hier umgeladen.

Digitized by Google

Quelimane liegt am nördlichsten Mündungsarm des Sambesi, am Quaqua, in sumpfiger, ungesunder Umgebung 30 km vom Meere entfernt. Der Ort zählt 6000 Einwohner, darunter 40 Europäer, hatte 1895 eine Einfuhr von 1900000 und eine Ausfuhr von 1520000 Mark und dient als Hauptstapelplatz für den Sambesi-Verkehr. Unser Dampfer brachte die Einzeltheile einer aus Eisen zu erbauenden französischen Seifenfabrik mit nach hier. Der Hauptzugang zum Sambesi erfolgt jetzt meist von dem nahen kleinen Chinde aus, an dem gleichnamigen Wasserarm gelegen, der von einem britischen Kanonenboot entdeckt wurde und an dessen Mündung die Engländer 1891 eine kleine Landkonzession von 5 Acres für 99 Jahre bekamen. Ein- und Ausfuhr dieses zukunftsreichen Platzes betrugen 1897 bereits 161000 £.

Der durch zahlreiche Inseln und Sandbänke vielfach eingehemmte Sambesi ist gewöhnlich das ganze Jahr über bis zu den Handelsstationen Sena und Tete hinauf mit flachgehenden Booten fahrbar; von Tete aus bis zum Grenzort Sumbo bietet der Fluß keine regelmäßige Beförderung mehr, und da die Tsetse-Fliege die Benutzung von Ochsen und Pferden ausschließt, so erfolgt der Transport von hier ab durch Träger. In seinem Oberlauf durch Rhodesia, in welchem er die großartigen Victoriafälle bildet, ist der Sambesi streckenweise wieder schiffbar.

Eine weitere wichtige Verbindung von Quelimane aus geht über den Schire, den in den Sambesi mündenden Abfluß des Nyassa-See's, nach Britisch-Centralafrika hinein; solange die in's Auge gefaßte Bahnverbindung zwischen Quelimane und Blantyre noch nicht in Angriff genommen ist, erfolgt die Beförderung durch Fluß-Dampfer mit zwei Fuß Tiefgang, welche in 8 Tagen von Schinde nach Katunga führen, und von da wird der Reisende für weitere 3 Tage in einem Tragnetz, der Machila, nach dem 3500 Fuß hoch gelegenen Zomba, dem Verwaltungssitz von Britisch-Centralafrika, hinaufgebracht. Nachdem Livingstone das Land der europäischen Kenntniß erschlossen hatte, gründete sich auf seine Veranlassung 1856 die Universities Mission to Central Africa, allein erst nach Livingston's Tode gelang es 1873 zwei schottischen Missionsgesellschaften, sich im Süden des Nyassa-See's festzusetzen. Diesen folgte 1878 die African Lakes Corporation, um den Handel am unteren Sambesi, den Nyassa- und Tanjanyika-Seen zu entwickeln, war aber anfangs nicht sehr erfolgreich, bis die Chartered Company zu Hülfe kam; 1897 bezahlte die Seen-Gesellschaft 7 $^1/_2$ % Dividende. 1891 übernahm England das Protektorat über das bislang portugiesische Nyassaland, welches 1893 den offiziellen Namen Britisch-Centralafrika bekam; es ist ein zwischen 1000 und 1800 m hohes und sehr fruchtbares Hochland, dessen Haupthandelsplatz und gleichzeitig Centralstelle der schottischen Mission Blantyre, ein Ort von 5000 Einwohnern, bildet. Einnahme und Ausgabe des Protektorats waren im Finanzjahr 1895/6 mit 51000 £ angenommen, der Import 1898 werthete £ 108000, der Export, fast ausschließlich Kaffee, 38000 £. Der Eingangszoll beträgt auf die meisten Artikel 5 % vom Werthe, die Hüttensteuer 3 Schillinge pro Jahr. Englische Dampfer auf dem

Digitized by Google

Nyassa-See legen dessen von Süd nach Nord 360 Meilen betragende Länge in 3 Tagen zurück. Im Jahre 1898 bestand die Bevölkerung des 60000 engl. □M. großen Gebietes aus 850000 Eingeborenen und 350 Europäern, wovon 100 Beamte, der Rest meist Missionare, Pflanzer und Kaufleute waren; dazu kamen ca. 300 Inder. Besonders der Anbau arabischen Kaffee's hat sich sehr lohnend erwiesen und es werden davon bereits 800 Tons pro Jahr exportirt. Arbeiter sind zahlreich und billig und werden pro Monat mit 3 Schilling und 1½ Yard Calico ausgelohnt; der Baumwollstoff genügt, um dagegen die nöthigen Nahrungsmittel einzutauschen. Freilich ist das Klima hier überaus ungesund und fieberreich, sodaß die jährliche Sterblichkeit unter den Europäern bis zu 30% beträgt; besonders Schwarzwasserfieber und Malaria sind häufig. Die hiesigen Beamten werden dem Risiko ent-entsprechend hoch bezahlt und genießen alle 18 Monate 6 Monate Urlaub mit vollem Gehalt und freier Reise, gehe dieselbe selbst nach Australien, wie bei dem Surveyor general von Zomba, mit dem ich zusammen reiste.

Auf dem unteren Sambesi verkehrten 1896 außer zahlreichen Frachtböten bereits 22 kleinere Dampfer, darunter 16 englische, mit einer Gesammtgröße von 1730 Tons.

Der nächste Hafenplatz weiter nach Süden ist Beira an der Mündung des Pungueflußes, noch vor wenigen Jahren eine fast unbekannte öde Sandinsel, heute ein wichtiger Hafenplatz, von dem aus die Bahn bereits nach Rhodesia hinein führt, während eine zweite Linie von hier nach Sena am Sambesi geplant ist, um dessen schwierige Mündung zu umgehen. Auch vor Beira liegt eine Sandbarre, deren Wasserhöhe zwischen 11 und 29 Fuß schwankt, nach deren Passirung aber unweit des Strandes guter Ankergrund vorhanden ist; Lootsenzwang herrscht hier wie in Mosambik. Die Anlage von Brücken, an denen die Dampfer direkt löschen und laden könnten, ist geplant, bislang aber machen hoher Seegang einerseits, starke Strömung im Fluß andererseits den Verkehr zwischen Schiff und Land besonders bei stärkerem Winde beschwerlich. Beira wurde 1891 gegründet, weil hier der bequemste Ausgangspunkt einer Bahn nach dem Manica- und Maschonaland (Ost-Rhodesia) gegeben war und der Ort — auch Verwaltungssitz der Mosambik-Co. — blühte mit dem Bahnbau schnell auf; Bahnarbeiter und Händler belebten den Hafen und die Stationen an der Baustrecke, Goldsucher strömten ins Innere. Da aber Rhodesia Gold in zahlender Menge fast nirgends erwiesen hat, so ist z. Z. ein großer Umschwung eingetreten; es verlassen mehr Leute enttäuscht das durch trügerische Prospekte in glühenden Farben geschilderte Land, als neue ankommen und dieser Rückschlag macht sich natürlich auch in Beira stark fühlbar. Ein Zeichen dieser Zeit ist, daß letzthin wiederholt regelrechte Nachtkämpfe zwischen der Stadt und weißen Räubern stattfanden, die sich tagsüber im dichten Gebüsch des Küstenlandes verbergen.

Da man fürchtete, daß das ganze niedrig gelegene Beira eines Tages von der See weggeschwemmt werden könnte, so hat man angefangen, das Ufer durch Quadermauern zu schützen und dahinter dehnt sich nun das Europäer-

viertel mit seinen 1500 Weißen, darunter 800 Portugiesen, aus. Die breiten Straßen führen überall durch fußtiefen Sand, sind aber durch cementirte Fußsteige eingefaßt und von einer Schmalspurbahn durchzogen, deren kleine Wagen von je 2 Kaffern geschoben werden; bedeckte Wagen mit 4 Sitzen für Personen, niedrige Plattform-Wagen für Waaren. Steinhäuser sind hier überaus selten, die Wohnungen bestehen meist aus mit bemaltem Wellblech überzogenen Holzgerüsten, doch hat man verstanden, ihnen durch Veranden, vorspringende Erker und Mansardendächer vielfach ein recht freundliches Aussehen zu verleihen. Dem Character der Stadt entsprechend giebt es auffallend viele Hotels und Bars mit weiblicher Bedienung; zwei carussellartige einstöckige Barkioske inmitten der Stadt sind besonders belebt. Betreffs des nöthigen Wassers ist jeder Haushalt auf das Regenwasser angewiesen, welches von den Dächern nach großen, neben den Häusern stehenden Cylindern aus Wellblech geleitet wird. Gärten sind nur auf dem Wege nach dem Leuchtthurm zu finden und zeigen neben verkrüppelten Hibiscus, Eukalyptus und einigen Fächerpalmen als Blumen meist nur die einfachen Vineas; weiter landein erscheint hinter Mangroven dichter Busch- und Hochwald. Der Kaffernkraal mit etwa 900 Eingeborenen liegt 40 Minuten von der Stadt entfernt. Die Kaffern hier liefern gute und willige Arbeiter, deren Löhne allerdings durch die starke Nachfrage für den Eisenbahnbau sehr gestiegen sind, und z. B. etwa 20 Mark per Monat plus 7 Mark Werth von geliefertem Reis betragen.

Europäer sind etwa 1500 in der Stadt, darunter 800 Portugiesen und 40 Deutsche. Der Export von hier ist bislang sehr gering und beschränkt sich auf etwas Gummi und Wachs; auch der Import liegt z. B. außerordentlich darnieder und das größte hiesige deutsche Haus, welches in seinem ungefähr „Alles“ umfassenden Ladengeschäft früher 11 Angestellte beschäftigte, hat diese Zahl jetzt auf 5 reduzirt. Als Münze coursirt im Kleinverkehr, d. h. bis zu 10 Schilling, der Milreis, darüber hinaus das englische Pfund. Im Jahre 1896 belief sich der Import auf 6 Millionen, der Import nur auf 360 000 Mark.

Trotz der nahen sumpfigen Küste ist das Klima von Beira selbst verhältnißmäßig gesund, umso böser sieht es aber längs der Bahnstrecke aus, und man sagte mir, daß 75 % der an der Bahn beschäftigten Arbeiter starben; besonders Bahnwärter und andere an der Linie wohnende Beamte sind stark dem Fieber ausgesetzt. Es soll nicht selten vorgekommen sein, daß Heizer und andere Leute während der Fahrt starben und ihre Leichen wegen der schnellen Verwesung sofort direct neben der Linie eingescharrt wurden, während man Leichen von unterwegs gestorbenen Passagiren wenigstens bis zur nächsten Station mitnahm, um sie dort beerdigen zu lassen. Ein englischer Ingenieur, der zum Zusammensetzen und Repariren von Lokomotiven auf unserem Dampfer mit nach Beira herausgekommen war, kehrte sofort wieder mit Sack und Pack an Bord zurück und ließ sein Engagement im Stich, nachdem er erst hier hörte, wie ungesund das Land ist.

Digitized by Google

Anfangs befand sich die Kopfstation der Pungue-Bahn 34 Meilen flußaufwärts in Fontesvilla, jetzt liegt sie den großen Zollschuppen von Beira selbst gegenüber, jenseits des flußartigen Meeresarmes, welcher die kleine Sandinsel vom Festland trennt; zwei Anlegebrücken mit Krahnen führen hier ins Meer hinaus und die Transitgüter für Rhodesia bezahlen nur den von Portugal zugestandenen billigen Durchgangszoll von 3 % vom Werthe. Die von der Chartered Company gebaute Bahn führt mit 2 ½ Fuß Spurbreite über Chimoio und Massikessi nach Umtala — 222 Meilen von Beira und 3649 Fuß ü. M. — dem Ostthor von Rhodesia und dem Centrum der Goldfelder von Britisch-Manicaland, einer Stadt, die während einiger Jahre einen großen Aufschwung zu nehmen schien, seitdem sie nicht mehr Endpunkt der Bahn ist, aber sehr zurückgegangen ist. „Stands“ = kleine Hausplätze in der Stadt, welche 1895 durchschnittlich 1500 Mark werth waren, stiegen 1897 auf 18000 Mark; seitdem ist ein großer Rückschlag mit entsprechendem Katzenjammer eingetreten, da bei diesen Speculationen sehr viel Geld verloren worden ist. Zur Zeit waren an dem Weiterbau der Bahn von Umtali bis nach dem noch 160 Meilen entfernten vorläufigen Endpunkt Salisbury, dem Verwaltungssitz des Maschonalandes, 4500 Eingeborene und 320 Weiße beschäftigt, 60 Meilen dieser Strecke waren bereits fertig, und zwar hat von Umtali ab die Bahn die Normalspur von 3 ½ Fuß Breite. Im Herbst 1899 hat man angefangen, auch den ersten Theil der Bahn auf Normalspur umzubauen und hofft diese Arbeit in weniger als einem Jahre zu beenden. Der Passagierpreis 1. Klasse auf dem wöchentlich nur einmal verkehrenden Zug von Beira nach Umtali beträgt 120 Mark, die Fracht per Tonne von 2000 Pfund 226 Mark; die 160 Meilen zwischen Umtali nnd Salisbury werden bislang noch mit der Coach in 51 Stunden Fahrt zurückgelegt und ein Sitz in derselben kostet 180 Mark. Den hohen Frachten entsprechend ist in Rhodesia das Leben überaus theuer, trotzdem Zölle dort bis 1898 nicht existirten; eine Flasche Bier z. B. kostet in Salisbury 5 Mark.

Von Umtali nach Beira herunter verkehren zwei Züge die Woche, ein deutlicher Beweis dafür, daß mehr Leute das Land verlassen, als neu zuströmen.

Bekanntlich hat sich unter dem Namen „Dr. Karl Peters Land- & Minen-Co.“ 1898 eine deutsch-englische Gesellschaft gegründet, um die Fundstätten des Goldes der phönikischen und salomonischen Periode wieder festzustellen, wobei besonders die Gebiete der Mosambik-Gesellschaft und der Chartered-Company in Frage kommen, welche z. Z. von Karl Peters persönlich bereist werden.

Die Weiterfahrt von Beira nach Süden erfolgt anfangs dicht der niedrigen Steilküste entlang, welche theilweise kahle Sanddünen, theils Buschland zeigt. Das altberühmte Sofala, etwas südlich von Beira gelegen, hat nur einen für kleine Schiffe zugänglichen Hafen, ist seit langer Zeit eine heruntergekommene, jetzt nur 1200 Einwohner zählende Stadt und hat seit dem Entstehen von Beira ziemlich jede Bedeutung verloren. Das hier und in Sambesi gefundene Waschgold wird derart gewonnen, daß Weiber einen

Digitized by Google

Stein auf den Rücken binden, um zu tauchen und denselben dann loslassen, um wieder emporzusteigen. Einen besseren Hafen bietet das folgende, lieblich gelegene, aber auch ungesunde Inhambane mit 2000 Einwohnern.

Bei der Annäherung an die Delagoa-Bai steuern wir zunächst auf die große, bergige und mit Buschwald bestandene Insel Inyack zu, welche befestigt und mit einem Leuchtthurm versehen ist, biegen dann scharf nach Westen und nehmen kurz darauf am Lootsenschiff einen Piloten, der uns durch die zahlreichen Riffe und Sandbänke der 78×20 Meilen großen Delagoa-Bai nach dem inneren Hafen von Lourenzo Marques bringt, wo wir etwa eine halbe Meile vom Lande entfernt vor Anker gehen. Der Eingang zwischen der Reuben- und der Mawnome-Spitze ist drei Meilen breit, der gut geschützte Binnenhafen selbst 7 Meilen lang und eine Meile breit mit 3 bis 13 Faden Wassertiefe und bietet guten Ankergrund für viele Hunderte von Schiffen, sodaß Lourenzo Marques weitaus den besten natürlichen Hafen von ganz Südafrika bildet. Bei dem Geldmangel und der Langsamkeit, welche die portugiesische Regierung charakterisiren, sind die Hafeneinrichtungen allerdings noch primitiv, es existiren keine Brücken oder Dämme, an denen die Schiffe anlegen können, sodaß die Ladung in Böten gelöscht werden muß. Nachmittags ist der vom Meere kommende Wind oft so stark, daß eine hohe See im Hafen steht und der Verkehr zwischen Land und Schiff durch Segelböte schwierig, langwierig und mit Durchnässung verknüpft ist. Im Herbst 1899 hat die portugiesische Regierung für Lourenzo Marques den Bau einer 260 m langen und 20 m breiten eisernen Quaibrücke ausgeschrieben, welche Schienenanschluß an die Transvaalbahn und Krahne bis zu 10 Tons Hebekraft haben soll; damit würde eine wesentliche Verbesserung der Hafenverhältnisse erreicht werden. Zur Zeit lagen außer uns 2 portugiesische Kanonenböte, 3 englische Handels- und 1 Kabeldampfer neben 7 Segelschiffen im Hafen vor Anker.

Drei eine Strecke weit schiffbare Flüsse münden hier und die Stadt selbst liegt an Tembe oder Englischen Fluß. Rechts, vom Wasser aus gesehen, zeigt sich der etwa 100 Fuß hoch steil aufsteigende Vorsprung der Punta Vermelha und daran anschließend der Hügelzug der Berea, wo die besseren Wohnungen der Europäer, das Gouverneurhaus, die Wohnungen der Konsuln und das gute Hotel Cardozo liegen. Der schmale sumpfige Küstenstreifen unter der Berea ist der Firma L. Cohen & Co. mit einer Concession für Quaianlagen überlassen worden und man hat angefangen, die Sümpfe mit der rothen Erde der Punta Vermelha auszufüllen, die Quaianlagen selbst aber noch nicht in Angriff genommen. Links davon ziehen sich am Strande entlang die freundliche kleine Geschäftsstadt mit ihren geraden, sich rechtwinklig schneidenden Straßen, die langen Zollschuppen aus Wellblech und die Eisenbahnanlagen und dahinter erheben sich auf der Hügelhöhe die von Mauern umschlossenen, ziemlich umfangreichen Kasernenbauten. Einige schlanke Cocospalmen geben dem Ganzen etwas tropisches Kolorit. Die eiserne Landungsbrücke vor dem mit Concretblöcken abgedämmten und mit einigen Dampf-

Digitized by Google

krähnen ausgerüsteten Zollhausquai führt zu dem Hauptplatz der Stadt mit 5 als Restaurants benutzten Kiosken, von denen wegen der z. Z. auch hier herrschenden schlechten Zeiten aber nur 3 geöffnet waren. Da die Kaffern des Nachts nicht in der Stadt geduldet werden und die meisten Europäer jetzt oben auf der Berea wohnen, so ist die Unterstadt bald nach Dunkelwerden überhaupt ziemlich verödet und die an den zahlreichen Bars annoncirten „late suppers until 2 a. m.“ werden nur von einer niedrigen Klasse frequentirt. Wolff's Kiosk, der beliebteste, wo man auch gut speisen kann, bezahlt per Monat nicht weniger als 50 £ Miethe; eine Flasche helles oder dunkles deutsches Bier, dessen Engros-Preis per Kiste von 48 Flaschen 50/— bis 72/— ist, kostet hier 2/— bis 2/6.

Dem Strande parallel laufen zwei freundliche Geschäftsstraßen mit einstöckigen, meist massiven Häusern. Die hellfarbig, blau, rosa und weiß getünchten portugiesischen Vendas in den Nebenstraßen sind meist nur Erdgeschosse, aber auch massiv, weiter zurück liegen dann meist Wellblechhäuser. In der Markthalle verkaufen die Chinesen prächtige von ihnen gezogene Gemüse, die Portugiesen Brot, Fleisch, gute Fische und auffallend große Krabben, sowie Kartoffeln, welche für gewöhnlich aus Portugal kommen, z. Z. aber nur aus Transvaal zu haben waren und den hohen Preis von 48 Schilling pro Sack von 135 Pfund erzielten; Kaffernfrauen bieten in auffallend kleinen Portionen süße Kartoffeln, Tomaten, Pimentas und wilde Ananas aus. Hinter dem Bahnhof liegt eine hölzerne Arena für Stiergefechte, wobei langweilige Transvaal-Bullen Verwendung finden, und ein einfacher Theater- und Concertsaal bietet seltenen ambulanten „Künstlern“ ein Heim.

Eine breite, gut macadamisirte Avenue mit Cementbordsteinen und Schattenbäumen — Eukalyptus, Ficus und Kapeschen — eingefaßt, führt von der Unterstadt nach oben, vorbei an dem neuen eleganten „Lourenzo Marques-Club“, welcher gegen die Verpflichtung, ein Waisenhaus zu bauen, die offizielle Erlaubniß zum Hazardspiel erwirkt hat. Ein rein englischer Club existirt hier nicht, dagegen finden wir etwas weiter oben auf der Berea, nahe dem englischen Konsulat, der portugiesischen Kirche und dem trefflichen, mit 128 Betten ausgestatteten, auch Fremde gratis aufnehmenden und behandelnden Municipalhospital, einen einfachen, aber freundlichen deutschen Club mit Unterhaltungs-, Kneip-, Lese- und Billardzimmer; das Haus ist vorläufig für 18 £ pro Monat nur gemiethet und eine aus Wellblech herzustellende gedeckte Kegelbahn, welche 80 £ kosten soll, war z. Z. im Bau. Der Club erhebt von seinen 40 Mitgliedern einen Monatsbeitrag von 1 £ für die Geschäftsinhaber und von 10/— für die Angestellten. Deutsche leben in Lourenzo Marques etwa 50, von denen die meisten in englischen, holländischen und schweizer Firmen thätig sind, da am Platze incl. des Bureaus der Deutschen Ostafrika-Linie nur 4 rein deutsche Häuser existiren.

Die ganze Anlage des schon 1545 gegründeten Lourenzo Marques macht einen sehr freundlichen und keineswegs „verlottert portugiesischen“ Eindruck. Die Anlage eines Wasserwerks und einer elektrischen Kraftstation für Be-

Digitized by Google

leuchtung und Straßenbahnbetrieb ist geplant; bislang dienen dem Verkehr eine Reihe guter, zweispänniger offener Wagen, welche einen Milreis für die Stunde berechnen, denselben Preis wie eine Anzahl zweisitziger plumper Rikschas, die Hotelbesitzern und anderen Unternehmern gehören und von je 2 Kaffern bedient, nämlich von dem einen gezogen und von dem andern geschoben werden.

Das Klima von Lourenzo Marques ist leider sehr ungesund und fordert jährlich einen Tribut von 20 % der Europäer; Frauen und Kinder werden deshalb während der kühlen Zeit, Mai bis Oktober, gern nach dem gesünderen Durban geschickt, welches während des Sommers allerdings wieder eine unangenehmere feuchte Hitze besitzt, als das mehr dem Südwind ausgesetzte Lourenzo Marques. Mitte Oktober fand ich es hier bei Wind und Regen so kalt, daß ich heißen Grog trank, und die nur in ein dünnes Baumwolltuch gekleideten Kaffern vor Frost klapperten. Die Kinder der hiesigen Europäer werden meist in Durban erzogen. Das Leben in Lourenzo Marques ist im Allgemeinen recht theuer, so betragen z. B. die zu bezahlenden monatlichen Löhne für einen Sansibar-Koch 4 £, für einen ditto Boy (Diener) 3½ £, für einen Kaffer-Stallknecht 4½ £.

Die hiesigen Einwohner bestehen aus 2000 Portugiesen incl. 800 Mann Militär, 500 anderen Europäern und ca. 6000 in der nächsten Nachbarschaft wohnenden Kaffern. Im Jahre 1897 betrug die Ausfuhr: Wolle, Häute, Felle, etwas Silber- und Bleierze 760 000 Mark, die Einfuhr für portugiesisches Gebiet 14 680 000, der Transitverkehr mit dem Transvaal aber 53 000 000 Mark und diese Zahlen zeigen deutlich, worin die eigentliche Bedeutung von Lourenzo Marques liegt. Deutsche Waaren, welche in den verschiedenen südafrikanischen Ländern eingeführt werden, sind Bier, Blaudruck-Kattun, Chemikalien und Droguen, billige Parfümerien, Messer und Scheeren, Emaille- und Glaswaaren, sowie Musikwerke. Zwischenhandel und die Kaffernläden sind auch hier in den Händen der Inder, welche theils direkt importiren, theils auf 4 Monate Ziel von den hiesigen Importeuren kaufen.

Industrie ist hier bislang noch kaum vertreten; die französische Gründung einer Seifenfabrik erwies sich bald als schwindelhaft und wurde abandonnirt. Einige in der Provinz vorhandene Branntweinbrennereien haben ihren Betrieb z. Z. eingestellt, weil ihnen die Firma Lewis & Marks in Prätoria, welche das Schnapsmonopol in Transvaal hat, um Concurrenz auszuschließen, große monatliche Abstandssummen zahlt; so bekommt allein die eine Brennerei in Katembe, deren Gesammtwerth incl. Concession nur 600 £ betragen soll, £ 400 per Monat dafür, daß sie nicht arbeitet. Da die Herren Lewis & Marks den Schnapspreis in Transvaal, der früher 3/9 bis 4/— per Gallone betrug, jetzt auf 12/— gesetzt haben, so können sie ja auch liberal sein, um Concurrenz fernzuhalten. Durch Spezialvertrag ist allen Producten Transvaals und Portugiesisch-Ostafrikas gegenseitige zollfreie Behandlung zugestanden und so genießt also auch eine event. im letzteren Lande emporblühende Industrie ganz spezielle Vortheile.

Digitized by Google

Kohlen, Gold und Diamanten sollen in der Nähe von Lourenzo Marques vorhanden sein, werden aber noch nirgends explorirt; die von Kaffern hinter Eiffe's Concession gefundenen Diamanten sind wahrscheinlich aus Kimberley entwendete Steine.

Diese 1895 von unserem Landsmann F. Eiffe in Hamburg erworbene Katembe-Concession hat bei den Engländern ziemliches Aufsehen gemacht. Katembe ist der am südlichen Ufer des Tembeflußes gerade der Stadt Lourenzo Marques gegenüber liegende Landstrich, welcher sich zur Anlage von Quais besonders gut eignen würde, weil hier das Wasser nahe dem Strande tiefer ist, als auf der Stadtseite; andererseits wäre es freilich schwierig und theuer, eine Brücke über den breiten Fluß zum Anschluß an die Bahn zu bauen. Die Geschichte dieser Concession ist kurz die folgende: Der Gouverneur Machado bewilligte 1890 gegen eine jährlich zahlbare Rente den Herren Wark und Genossen — einem französisch-portugiesischen Consortium — Landgerechtsame auf 960 ha zwischen Point Lechmere und Point Mahone, 80 Meter landein vom Hochwasserstand beginnend und zur Errichtung von Ziegeleien, Kalköfen, Fruchtspritbrennerei und Salzpfannen bestimmt. Von diesen industriellen Anlagen ist bislang keine realisirt worden. Nachdem an die Regierung 1894 der zwanzigfache Betrag der Jahresrente bezahlt worden war, wurde das Land nach portugiesischem Gesetz für 99 Jahre freies Eigenthum der Concessionäre und 1895 gab der königliche Commissar Antonio Ennes den Grundstückseigenthümern ausdrücklich das ihnen bis dahin vorenthaltene Recht, auf Katembe auch Docks, Piers und andere Wasser- und Hafenbauten herzustellen. Noch in demselben Jahre gingen alle diese Rechte auf Herrn Eiffe in Hamburg über. Die Befürchtung aber, daß Deutschland hier eine Kohlenstation anlegen und einen England unbequemen Stützpunkt finden könne, veranlaßten energische englische Proteste in Lissabon gegen die Ausnützung dieser Concession, unter der schwachen Begründung, daß England das Vorkaufsrecht auf die Delagoabai habe, während es sich hier de facto gar nicht um Aufgabe von Hoheitsrechten, sondern um einen privaten Landverkauf handelt, bei dem Portugal von seinen öffentlichen Rechten nichts aufgiebt; sind doch Contracte wie diese in der Colonie Mosambik in den letzten Jahren häufig abgeschlossen worden. Aber das schwache Portugal nahm, seiner Tradition entsprechend, Rücksicht auf die englischen Wünsche und verweigerte Eiffe die Benutzung der Uferlinie, woraufhin dieser nun einen Schadenersatz von 20000 £ beansprucht.

Die Eiffe'sche Concession mit etwa 7 Meilen Flußfront und einer Meile Tiefe ist eine Baumsteppe, auf welcher nur wenige Häuser und eine Anpflanzung von bislang 5000 Eukalyptus stehen, denen demnächst in der feuchten, zum Auspflanzen geeigneten Saison weitere 30000 folgen sollten; der Ertrag dieser Anpflanzung deckt die Zinsen der Kapitalanlage und den Gehalt des Aufsehers.

Weiter flußaufwärts liegen in Katembe hinter Eiffe's Land das Dynamitdepot, einige Kafferläden, Kohlenläger und die Reparaturwerkstatt für die portugiesische Marine.

Digitized by Google

Die umwohnenden Kaffern leben heute in Frieden mit den Weißen, aber noch 1894 bis 96 machten die von England aufgestachelten Gasaland-Sulus den Europäern das Leben selbst in Lourenzo Marques sehr heiß. Zwei Häuptlinge mit ihrem Anhang hatten damals die Höhen rings um die Stadt besetzt, trieben den Portugiesen ihr Vieh vor der Nase weg und zwangen die Besatzung, sich vom Fort in die Unterstadt zurückzuziehen, wo Barrikaden und Kanonen die Straßenenden beschützten. Schließlich wurden die Kaffern unterworfen und die beiden Häuptlinge gefangen nach Mosambik geschickt, aber noch blieb im Innern der gefürchtete Hauptchef Gungunhana unbesiegt. Da entschloß sich Mousinho d'Albuquerque zu einem kühnen Handstreich. Er ritt mit 40 Begleitern in Gungunhana's Lager, verlangte ein Palaver und als sich der Häuptling bei Beginn der Verhandlung setzen wollte, fuhr er ihn zornig an: „Wie kannst Du Dir erlauben, Dich zu setzen, wenn ich stehe!“ und warf ihn durch eine kräftige Ohrfeige zu Boden. Die Kaffern waren über dieses muthige Vorgehen einfach paff, ein zu Boden geschlagener Häuptling war nach ihrer Auffassung entehrt und so ließen sie ihn ruhig fesseln und wegführen. Damit war der Aufstand beendet; Gungunhana wurde nach Lissabon und von da nach den Azoren gebracht.

Im übrigen sind die hiesigen Kaffern im Allgemeinen ein verträgliches und umgängliches Volk, erst die rohen portugiesischen Militärposten, welche ihnen ihr Geld stahlen und ihre Weiber vergewaltigten, sowie die Erhebung einer Hüttensteuer von anfangs 12/6 begünstigten die Unruhen. Zahlreiche Kaffern verdingen sich in den Transvaal-Goldminen auf 6 bis 12 Monate, kommen gewöhnlich zur Maisernte heim, trinken während dieser Zeit stark von ihrem aus gegohrenen Mais oder Hirse hergestellten, ganz schmackhaften Kaffernbier — auch Schnaps darf in Portugiesisch-Ostafrika ungehindert an Eingeborene verkauft werden — und kehren event. nach 6 Monaten zur Mine zurück. Die Tracht der Kaffern in der Stadt besteht bei Frauen aus zwei Tüchern von Blaudruckkattun, seltener aus blau oder roth und weiß carrirtem Chellas, von denen das eine um die Hüften, das andere um die Schulter geschlungen wird; die Männer kleiden sich in der Stadt vielfach ganz europäisch, sonst tragen sie hier ein Blaudruck-Lendentuch und weiße Drill- oder gewirkte Jacke. Im Busch besteht ihre Kleidung nur aus vorn und hinten von den Hüften herabhängenden Thierfellen und dazu schmücken sie sich mit Federn im Haar, vielreihigen Binden von Eisen- oder Kupferdraht um Arm- und Fußgelenke, Eisenreifen um Hals und zuweilen auch um den Kopf, sowie mit Glasperlen- und Kaurimuschel-Zierraten. Ihr Lieblingsmusikinstrument bildet eine Art Bogen mit Eisendrahtsehne, an dem als Resonanzboden ein Kürbiß befestigt ist und der mit einem Holz- oder Eisenstab geschlagen wird.

Was die Kaffern von europäischer „Kultur“ am liebsten angenommen haben, ist leider der Schnaps, und da derselbe nur zu häufig unmäßig genossen wird, so hat man gegen dessen Verkauf an Eingeborene, mit Ausnahme von Portugiesisch-Ostafrika, in ganz Südafrika strenge Verbote bezw. Einschränkungen

Digitized by Google

erlassen. In Transvaal steht darauf eine Strafe von 75 bis 200 £ oder 6 Monate Zuchthaus, bezw. Entziehung des Schankrechtes. Trotzdem wird gerade in diesem Lande ein schwunghafter Handel betrieben, theilweise von den europäischen Minenaufsehern selbst, die den Kaffern den beliebten Trunk in schauerlichen Qualitäten zu enormen Preisen verkaufen. Die Aufsichtsbeamten werden getäuscht oder bestochen und die Spitzel von den Kaffern selbst, um diesen einzigen „Kulturgenuß" nicht zu verlieren, geschickt abgeführt. In Natal ist der Verkauf von Schnaps an Kaffern nur gegen einen von einem Europäer ausgestellten Schein erlaubt, um übermäßigem Genuß vorzubeugen; auf freien Verkauf von Schnaps an Kaffern steht Strafe von 5 bis 25 £ oder event. bis zu 6 Monat Zwangsarbeit. Indern darf zum Genießen an der Schankstelle selbst ein kleines Quantum verabreicht werden. In der Kapkolonie ist der Schankwirth dafür verantwortlich, daß kein Straßenärgerniß durch Schnapsverkauf an Farbige entsteht. Im Betschuanaland ist der Verkauf von Schnaps und selbst von Eau de Cologne stricte verboten und der Verkauf an Weiße durch streng überwachte special licenses eingeschränkt.

Obgleich ich Transvaal erst später zu besuchen gedachte, wollte ich die Gelegenheit benutzen, von Lourenzo Marques aus auch die vielbesprochene Delagoa-Bahn kennen zu lernen. Die Anlage einer Bahn zwischen Lourenzo Marques und Pretoria wurde bereits 1875 von Portugal und Transvaal geplant, doch gelang es damals nicht, das gesammte nöthige Kapital zu beschaffen. 1883 ertheilte dann die portugiesische Regierung dem amerikanischen Obersten Mac Murdo eine Concession auf 99 Jahre für die ihr Territorium durchschneidende, nur 75 km lange Strecke zwischen Lourenzo Marques und Komati Poort, und die von ihm mit einem Capital von 500 000 £ gegründete englische Gesellschaft begann den Bau 1887; dieselbe konnte aber in Folge finanzieller Schwierigkeiten ihre contractlich übernommenen Verpflichtungen nicht einhalten. Anstatt einige Monate zu warten, bis die Compagnie ihre Arbeiten offiziell eingestellt haben würde, erklärte der Marineminister Ressano Garcia die Concession für hinfällig und confiscirte die Bahn für die Regierung. Die englischen und amerikanischen Actionäre strengten daraufhin einen Prozeß gegen die portugiesische Regierung an und die bei der Streitfrage in Betracht kommenden Punkte scheinen so schwierig zu sein, daß das zur Lösung der Frage eingesetzte Schiedsgericht in Bern schon seit 11 Jahren daran studirt und noch immer keinen Entscheid gegeben hat. Es handelt sich um einen Anspruch auf ca. 40 Millionen Baar-Entschädigung neben dem Werthe einer Mac Murdo zugestandenen Landconcession von 100 000 ha. Die englische Presse hat vorgeschlagen, im Falle einer Verurtheilung Portugals dem armen Staate dadurch „zu Hülfe" zu kommen, daß die Verwaltung des Bezirks Lourenzo Marques einer neu zu gründenden Gesellschaft übertragen werde, welche die Eisenbahnentschädigung zahlt, dafür große Prärogative erhält und mit der — überwiegend englischen — Mosambik-Gesellschaft zu verschmelzen sei; um das portugisische „Ansehen" — „face" wie die Chinesen sagen — zu wahren, solle ein Mitglied der

portugiesischen Königsfamilie der Gesellschaft präsidiren. Der Sicherheit halber hat inzwischen Rhodes die Ansprüche der Mac Murdo'schen Erben erworben.

Die portugiesische Regierung beendete ihre Theilstrecke 1890 und eine holländische Gesellschaft baute 1890—92 mit Unterstützung der Transvaalregierung die 450 km lange Linie von Komati Poort bis Prätoria, welche ca. 10 000 £ per Meile kostete. Seitdem sind zwar nicht weniger als vier weitere Seehäfen in Natal und der Kapkolonie in directe Verbindung mit Transvaal gebracht worden, aber wieviel günstiger die Delagoa-Bahn als alle anderen Linien ist, beweisen einfach folgende Zahlen: Es beträgt die Entfernung von Johannesburg nach: Lourenzo Marques 396, Durban 483, East London 666, Port Elizabeth 715 und Kapstadt 1015 englische Meilen.

Zwischen Lourenzo Marques und Johannesburg verkehren per Tag zwei Personenzüge in 24 Stunden und die Zahl der Passagiere ist gewöhnlich klein. Die Bahn ist eingleisig, normalspurig und auf der portugiesischen Strecke mit englischem, auf der Transvaal-Linie mit deutschem und holländischem Material ausgerüstet. Die Wagen 1. Klasse sind 14 Fenster lang, haben von einem Seitenkorridor ausgehende, geschlossene Abtheile mit 6 Ledersitzen und herunterzulassenden Oberbetten; die 2. Klasse führt Holzbänke neben einem Mittelgang; die 3. Klasse, nur für Farbige bestimmt, bietet in bedeckten Frachtwagen lehnenlose Bänke. Gebrannt wird Transvaalkohle, welche die portugiesische Bahn von Belfast, die holländische Gesellschaft von ihren eigenen Gruben in Springs bezieht. Diese Kohlen sind 15—25 % geringer als deutsche Kohle und kosten in Lourenzo Marques 23/— per Tonne franco Bord. Die Verwaltung des „Caminho de ferro portuguez de Lourenzo Marques" gilt weder als musterhaft, noch als ehrlich und die Zahl der untreuen Beamten ist ziemlich groß. Charakteristisch und für den Fremden verwirrend ist, daß die in der Kopfstation aushängende Tabelle der Fahrpreise nicht regulirt. Zahlungen über 10/— werden in englischem Golde verlangt, englisches Silber aber wird nicht genommen, sondern nur portugiesisches. Für Eisenbahnzeiten regulirt in der Kapkolonie und in den beiden Burenrepubliken die Zeit des Meridians $22\frac{1}{2}°$ östlich von Greenwich; Natalzeit geht 30 Minuten, Delagoa-Zeit 45 Minuten vor.

Der Morgenzug verläßt Lourenzo Marques um 7 Uhr. Die Fahrt geht zunächst dem Tembefluß entlang, vorbei an großen Holzlägern und Mangroveufern und steigt dann allmählich zu dem 600 Fuß hohen Küstenplateau mit seiner bald lichter, bald dichter bestandenen Baumsteppe. Zwischen niedrigem Büschelgras und langem Ried erheben sich verschiedene dornenreiche Mimosenarten, besonders Acacia horrida, Kaffern-Orangen, Cajus und Ficus, die meisten Bäume jetzt, Mitte Oktober, noch kahl, das Gras verdorrt; nach dem eigentlich bereits fälligen Frühjahrsregen aber grünt Alles überraschend schnell auf. Während der ersten $1\frac{1}{2}$ Stunden Fahrt erscheinen auch vereinzelte Phönix- und Fächerpalmen, weiter oben mannshohe Aloes mit sehr dicken Blättern und mächtige Kandelaber-Kaktus; Baumwolle wächst wild bis Avoca (2500 Fuß ü. M.); Termitenhaufen sind ziemlich häufig. Der

Sandboden geht allmälich in rothe Erde, Granit und Schiefer über. Dicht bei Lourenzo Marques ist gutes Land für Viehzucht und dementsprechend wohnen hier eine größere Anzahl Kaffern, während weiter oben Fieber, Heuschrecken, Rinderpest und zeitweilige Dürre herrschen und das Land in Folge dessen nur sehr dünn besiedelt ist. Die Kaffernhütten hier repräsentiren sich meist als käseglockenartige Gestelle aus Baumzweigen, die mit Ried gedeckt und mit Strohseilen umwunden sind; der Fußboden besteht aus festgestampfter Erde; ein niedriges viereckiges Loch führt in das dunkle Innere, dessen Hausrath aus wenigen Holz- und Thongefäßen besteht, zu denen hin und wieder eine einfache Bettstelle tritt; ein von Binsenmatten eingeschlossener Hof umgiebt die Hütte. An den Bahnstationen und auch sonst im Lande haben übrigens häufig auch Europäer für ihre Wohnungen den Stil der Kaffernhütten angenommen, indem sie runde oder achteckige Häuser mit Binsenspitzdach bauen, deren weißgedünchte Ziegelwände nur wenige und kleine Fenster aufweisen, um die Hitze möglichst auszuschließen. Die einzigen europäischen Ansiedelungen, die man bis zu dem portugiesischen Grenzorte Ressano Garcia passirt, sind eine schweizer Ziegelei und das 3 Stock hohe Wellblechhaus einer französischen Destillerie für Schnaps aus Mais und Gerste; auch diese Fabrik ist jetzt von der Monopolfirma Lewis & Marks aufgekauft worden.

Ressano Garcia wird nach 3 Stunden Fahrt erreicht und hier werden unserem Zuge 10 Wagen mit 440 Kaffern für die Johannesburg-Minen angehängt. Mit diesem Arbeitermaterial wird ein ganz schwunghafter organisirter Handel getrieben, der allerdings letzthin durch die portugiesische Regierung dadurch etwas erschwert wurde, daß sie von betreffenden Vermittlern eine jährliche Patentsteuer von 250 £ und außerdem eine Kopfsteuer von 10 Schilling für jeden ausgeführten Arbeiter verlangt; die letztere Abgabe war sogar eine Zeitlang auf 26 Schillinge gestiegen, dann aber wieder auf 10 Schillinge herabgesetzt worden, um dem Kaffernschmuggel vorzubeugen. Die in Transvaal selbst lebenden Kaffern werden von den Buren zwar zu Feldbau- und Weidediensten, nicht aber zu Arbeiten in den Minen gezwungen. Der den Kaffern in den Goldminen gezahlte Lohn schwankt zwischen 30 und 60 Schilling bei freier Wohnung und Nahrung, d. h. Mehl und ein bis zwei mal per Woche Fleisch. Da der Kaffer außerordentlich bedürfnißlos ist, so genügen 3 bis 5 Jahre strammer Arbeit oder ein mäßiges Arbeiten vom 12. bis zum 25. Jahre vollauf, soviel zu verdienen, daß er sich ein bis zwei Frauen kaufen kann, die das Feld für ihn bestellen und das Vieh hüten, während er selbst nun für den Rest seines Lebens faulenzen kann. Der Kaufpreis einer Frau beträgt etwa 25—30 £ und wird an die Eltern derselben meist in Gestalt von 10 Stück Vieh (Kälber, Kühe oder Ochsen) bezahlt; dieses Einkommen dient seinerseits dazu, den Söhnen der Familie die Einrichtung eines eigenen Hausstandes zu erleichtern. Gewöhnliches Rindvieh werthet hier $2^1/_2$—4 £ per Kopf, ein eingefahrener Zugochse 8—10 £. Reiche Kaffern halten sich einen ihren Mitteln entsprechenden vielköpfigen Harem und es giebt Häuptlinge mit 80 Weibern und 300 Kindern. In der Bedürfnißlosigkeit der Kaffern

Digitized by Google

liegt die große Schwierigkeit begründet, sie zu regelmäßiger, andauernder Arbeit zu erziehen; nach 6—12 Monaten Dienst in den Minen ziehen sie sich gewöhnlich zurück und so findet ein stetes Kommen und Gehen statt, das auf der Bahn fast tägliche Arbeitertransporte veranlaßt.

Etwa $^1/_4$ Stunde vor Ressano Garcia tritt die Bahnlinie dicht an den von zahlreichen Lateritriffen und Schilfinseln durchzogenen Komatifluß, der hier noch einige wenige geschonte Flußpferde beherbergt, während Krokodile, Kuduantilopen, Leoparden, Löwen und Affen im ganzen District noch verhältnißmäßig häufig sind. Der Fluß ist von üppigem Baumwuchs eingefaßt und im Westen erhebt sich der niedrige lange Bergzug, welcher das Küstenplateau von der ersten Karoo trennt. Die portugiesische Grenze wird dicht hinter dem Bahnhof von Ressano Garcia durch einen weißgetünchten Obelisken bezeichnet, die Bahn überschreitet dann auf eiserner Brücke oberhalb einer malerischen Kaskade den Komatifluß, an dessen Nordufer die Transvaalgrenzstation Komati Poort (626 Fuß über dem Meere) liegt, der erste „Ort" auf unserer Fahrt, wenn man zwei Dutzend Wellblechhäuser so nennen will. Hier wird das schlotterige und bummelige portugiesische Zugpersonal durch proper und ordentlich aussehende Transvaal-Beamte abgelöst. Die Weiterfahrt geht durch leichtgewellte Baumsteppe, welche durch einige Granitkuppen (Kopjes) unterbrochen ist, bis zur Station Hectorspruit, wo die Bahn zwischen mit grotesken Felsblöcken übersäte Hügelzüge eintritt. In der gegen 1 Uhr Mittag erreichten Frühstücksstation Kaapmuiden (1366′ ü. M.) zweigt sich von der Hauptbahn nach Johannesburg eine Seitenlinie nach Barberton ab. Auf ersterer beginnt von hier aus der malerischste Theil der ganzen Strecke, die Auffahrt zum Hochplateau durch schmale Schluchten, die mit Felsblöcken übersät und von Wasserfällen durchströmt sind; die Steigung ist zwischen den Stationen Waterval Onder und Waterval Boven auf einer Strecke von ca. 6 Kilometer 1 : 20, sodaß man hier Zahnradbetrieb in Anspruch nehmen mußte. Einmal oben auf dem öden „Veldt" angekommen, ist die Weiterfahrt landschaftlich ohne Interesse. Die Reise ist wegen des überall auftretenden, rothen Staubes meist recht unangenehm, ein vor Kurzem gefallener Regen hatte diese lästige Beigabe während meiner Fahrt aber ganz ausgeschlossen.

Da ich Johannesburg später besuchen wollte, fuhr ich diesmal nach Barberton, welches insofern von Interesse ist, als der De Kaap-District, in dem es liegt, die Scene der ersten größeren Goldfunde in Transvaal bildet. Dieses Gebiet wurde 1884 für Goldsucher eröffnet und nachdem man 1886 die reiche Sheba-Mine entdeckte, welche bislang die beste in dieser Gegend geblieben ist, strömten in kurzer Zeit 8000 Goldgräber von allen Theilen der Welt nach hier; die Transportschwierigkeiten waren damals aber sehr große, das Klima ungesund, die meisten Entdeckungen erwiesen sich als werthlos und in Folge zahlreicher Schwindelgründungen zog sich das Kapital bald von hier zurück. Es folgte ein ziemlich allgemeiner Kollaps und zahlreiche Prospectors suchten und fanden ein neues Feld für ihre Thätigkeit in dem gerade damals entstehenden Johannesburg. Die Bahn von Kaapmuiden aus führt

Digitized by Google

zunächst zu der berühmten Sheba-Mine, welche einen etwa 1000 Fuß tiefen Schacht getrieben hat, ein Pochwerk mit 120 Stampfen besitzt und eine Monatsproduktion von 6000 Unzen Gold erzielt. Neben dieser einen rentirenden sieht man in der Umgebung allerdings Dutzende verkrachter und abandonnirter Anlagen; viele Tausende von Maschinenwerthen verrosten hier. Eine Anzahl kleiner Digger arbeitet aus Liebe zur „Selbstständigkeit" allerdings noch weiter, aber diese erzielen meist nur eben genug, um sich nothdürftig durchzuschlagen. Die Erze werden von den Bergflanken vielfach an Drahtseilen zu den am Fluße liegenden Batterien herabgeleiert.

Barberton liegt 3000 Fuß ü. M. am Fuße eines Ausläufers der Drachenberge über einer fast kreisrunden, leicht gewellten, baumlosen Dornensteppe, die wie ein immenser Krater ringsum von Bergen eingeschlossen ist. Die Stadt zieht sich vom Rande der sehr ungesunden Ebene an der Berglehne empor und zeigt in ihrem Centrum drei bis vier Parallelstraßen, in denen einige Massivbauten liegen, worunter als größte die längst geschlossene „De Kaap Gold Fields Stock Exchange" hervorragt, ein Andenken an den kurzen „Boom" von 1886. Um diesen Kern herum gruppiren sich zerstreut in Gärten liegende Wohnhäuser, meist nur Erdgeschosse aus Wellblech hergestellt und mit freundlichen Lauben und Weingängen davor. Die hier angepflanzten Eukalyptus, Kapeschen (Ekebergia capensis), Kiefern, Juniperus, und Grevilleas bilden einen freundlichen Gegensatz zu der trostlosen Ebene. Als im Jahre 1886 zeitweilig 8000 Weiße hier lebten, konnten nicht schnell genug Häuser gebaut werden, um die so rasch zuströmende Bevölkerung unterzubringen und man kampirte in Zelten und Ochsenwagen und schlief auf Billards und Tischen. Heute besteht die Zahl der Einwohner aus 5—600 Seelen, meist Engländern, und die Hälfte der Häuser in den verödeten Straßen steht leer. Welche Geschäfte zwei italienische Leierkastenmänner, die mit mir ankamen, hier machen wollten, blieb mir unklar. Das beste der hiesigen vier Hotels war z. B. das einem Deutschen gehörige Phönix-Hotel, welches unser aus Westpreußen stammender Landsmann, der sein Geld in Lourenzo Marques durch Engagementsvermittlung von Kaffern für die Minen verdient, für 5000 £ gekauft hatte. Die von ihm erhoffte Besserung im Barberton-Distrikt durch rationellere Bearbeitung der Goldfelder war aber bislang noch nicht eingetreten und Jamesons „Heldenritt" hatte hier, wie anderwärts in Südafrika, das Gefühl allgemeiner Unsicherheit erzeugt und den Unternehmungsgeist gelähmt. Das Hotel hatte also z. B. wenig Gäste und große Spesen; die Schankerlaubniß allein beträgt, außer den in Transvaal üblichen Schmiergeldern, 3000 Mark per Jahr. Unter einer Mark giebt es denn auch überhaupt keinen, auch noch so kleinen und bescheidenen „drink" an der Bar, und daß man für die Flasche deutschen Bieres hier 3½—4 Mark fordert, wurde mir damit erklärt, daß ein Drittel der Consumenten hier überhaupt nicht zahlt und deshalb die reelle für die unreelle Kundschaft durch höhere Preise eintreten muß. Da ich gerade an einem Sonntag in Barberton war und Sabbathsruhe in Transvaal noch viel

stricter als in England gehandhabt wird, so gab es nur kaltes Supper. Auffallend ist hier der starke Temperaturwechsel, welcher in 24 Stunden zwischen 58 und 108° F. schwankte. Der nächste Morgen war prächtig klar und bot einen schönen Blick auf die duftigen blauen Höhen des weiten, kahlen Berg-Circus.

Von 10 Uhr früh bis ½8 Uhr abends fuhr ich nach Lourenzo Marques zurück und fand es dort ganz unmöglich, in dem bereits völlig verödeten Hafenviertel ein Boot zu finden, um mich an Bord meines Dampfers zu bringen, sodaß mir eine Nachtruhe (?) in dem übel beleumundeten „Hotel Central“ drohte, als glücklich noch die Dampfpinasse des „Herzog“ erschien, um mich abzuholen.

Auf meiner Weiterfahrt nach Durban, dem Endpunkt der Hamburger Dampferlinie, hatte ich als liebenswürdigen Mitreisenden Herrn Bremer, den Gründer von Bremersdorp und „ungekrönten König von Swasiland“, von dem ich über dieses kleine, aber schöne, die „afrikanische Schweiz“ genannte Land manche interessante Berichte bekam.

Swasiland. Dieses zwischen Portugiesisch-Ostafrika und Transvaal liegende 18000 □km große und etwa 40000 Einwohner zählende Kaffernreich ist wohlbewässert, fruchtbar, reich an schönen Waldungen und an Mineralschätzen, war aber bis zum Jahre 1885 dem fremden Handel völlig verschlossen. Ein Grenzstreit veranlaßte den Swasikönig Umbandine Ende 1885 zur Verhandlung mit dem portugiesischen Gouverneur zwei Gesandte zu schicken, die sich in Lourenzo Marques jedoch zunächst einmal gründlich betranken und deshalb für zwei Tage ins Gefängniß gesteckt wurden, bis man sie auf Verwendung von Herrn A. Bremer hin, der sie vorher kennen gelernt hatte, freiließ. Von dem dafür dankbaren Swasikönig aufgefordert ihn zu besuchen, ging Bremer nicht leer hin, sondern gleich mit einer Auswahl passender Waaren, die er in wenigen Monaten gut absetzte; zwei einfache Wassergläser z. B. bezahlte der König mit 20 Mark. Außer Goldmünzen war damals kein anderes Geld im Lande bekannt; für ein Huhn gab man 5 Streichhölzer und so mit Grazie weiter. Als Bremer den König verließ und aufgefordert wiederzukommen, erbat dieser eine Landschenkung, welche ihm der König in der Ausdehnung von 32000 Acres auch anwies, und zwar 5 Meilen von seinem Kraal Embekelweni entfernt, um seine Kaffern nicht der Gefahr des Schnapstrinkens auszusetzen; außerdem wurde Bremer gegen eine jährliche Abgabe von 300 £ das Handelsmonopol für Swasiland auf 100 Jahre zugestanden. Daraufhin wurde Bremersdorp gegründet und unter eine selbstständige europäische Lokalverwaltung gestellt. Die Fremdenfreundlichkeit des Königs fand bei seiner Umgebung aber nicht allgemeinen Anklang und er erlag 1889 einer langsamen Vergiftung; sein unmündiger Sohn U'Bunu folgte ihm, zunächst bis 1896 unter Regentschaft seiner Mutter und eines Rathes, dem anfangs auch Bremer angehörte. 1890 verkaufte Bremer für 4000 £ Bremersdorp mit ca. 8000 Acres an Transvaal, welches hier den Sitz der von ihr übernommenen Swasiland-Regierung mit Gerichtshof und Landespolizei von 250 Mann

Digitized by Google

berittener Truppe etablirte und in dieser Konvention alle von Europäern bisher erworbenen Rechte bestätigte. Nachdem auch hier durch englische Intriguen Verwickelungen entstanden waren, erkannte England 1895 nach langen Verhandlungen und unter einigen Einschränkungen das Protektorat Transvaals über Swasiland an; König Bunu bekommt einen Jahresgehalt von 12000 £, wogegen der Transvaalregierung die Erhebung einer Hüttensteuer von 50 Schilling zusteht. Im Jahre 1898 hatte Bunu vor dem Buren-Gericht zu erscheinen, weil er einen seiner Idunas (Häuptlinge), der ihn angeblich verzaubert, ermordet hatte, doch ließ der Gerichtshof Sr. Majestät gegenüber Gnade walten und sprach ihn frei.

Bremer's Geschäft ist in die Hände der „Mercantile Association of Swazie-Land, Lim^d." übergegangen, welche 8 Filialen im Lande besitzt, Import betreibt, monatlich 3 bis 400 Rinder nach Johannesburg schickt und große Black Wattle Pflanzungen angelegt hat, die gut gedeihen. Die Rinde dieses Baumes, Acacia decurrens, dient bekanntlich zu Gerbzwecken, während das Holz als Stützholz in Minen, zu Hürden und als Brennholz verwandt wird; schon nach 4 Jahren zeigt der Baum hier Stämme von einem Fuß Durchmesser. Der Hauptreichthum des Landes liegt in seiner Rinderzahl, deren Bestand auch durch die jüngste Rinderpest nur um 20 % geschädigt wurde. Das reichlich vorhandene Bienenwachs und das von einer Mimosenart gewonnene Gummi arabicum bilden weitere Exportartikel. Alluviales Zinn wird in Holzschleußen ausgewaschen, Goldquarz bergmännisch gewonnen und gestampft und man sagte mir, daß z. B. etwa 3000 Miners im Lande sind. Da die Kaffern zur Bearbeitung der für den Konsum der Fremden angelegten Farmen von Mais und Hirse zu faul sind, so hat man indische Kulis importirt, welche 45 bis 60 Schillinge Lohn pro Monat bekommen und sich dabei selbst zu verpflegen haben. Der Import des Landes betrug 1896 67000 £ und den Verwaltungsausgaben von 42000 £ stehen nur Einnahmen von 2 bis 3000 £ gegenüber.

Die Fahrt von Lourenzo Marques nach Durban führt zunächst dem Sululand entlang, dessen Küste mit Busch bestandene Sanddünen zeigt; südlich vom Tugelafluß aber heben sich auf den niedrigen, direct an das Meer herantretenden Bergen mehr und mehr die freundlich grünen Flächen von Zuckerrohrfeldern ab. Wir mußten, da z. B. im Binnenhafen kein Anlegeplatz frei war, Spätnachmittags vor der Barre von Port Natal auf der Außenrhede vor Anker gehen, wo die größeren englischen Postdampfer überhaupt stets bleiben, da sie unabhängig von der für sie zuweilen schwierigen Passirung der Barre bleiben wollen. Allerdings steht hier nicht selten eine böse See und Brandung und die Umladung der Passagiere zwischen dem Dampfer und dem langseits kommenden Schlepper erfolgt dann in großen, geschlossenen cylindrischen Körben, die mit Bank und verschließbarer Thür ausgerüstet sind und mit der Dampfwinde vom Deck des einen zu dem des anderen Schiffes befördert werden. Am nächsten Morgen gingen wir zwischen zwei mächtigen, 1800 Fuß langen Wellenbrechern hinein in die weite, ringsum geschlossene,

Digitized by Google

malerische Bucht von Port Natal, an welcher die Haupthandelsstadt der Kolonie, Durban liegt. Die Dampfer legen direct am Quai an. Ehe wir hier landen, sei mir ein kurzer Ueberblick über die Allgemeinverhältnisse und die Entwicklung Südafrikas gestattet.

Südafrika. Was zunächst den geographischen Charakter des südafrikanischen Dreiecks anbelangt, so bildet dasselbe ein großes Tafelland, welches sich von dem tief eingeschnittenen Thale des Sambesi bis zur Südspitze des Kontinents erstreckt. Vorherrschend sind Hochflächen von 1000 bis 1500 Meter über dem Meere, welche terrassenförmig und steil nach der Küste zu abfallen. Von der Mündung des Oranjeflußes zieht sich rings um die Südspitze ein schmaler niedriger Küstensaum, von welchem aus man drei bis zu 3500 Meter hohe Randketten zu überschreiten hat, um zu dem centralen Hochplateau zu gelangen. Diese Terrassen ragen theilweise steil wie Festungsmauern empor und sind nur durch schlundartig geöffnete Pässe zu erreichen. Westlich von den mächtigen östlichen Randgebirgen breitet sich das Hochland der Burenstaaten aus, das nach Norden zu in das 1200 bis 1500 m hohe Tafelland der Matabele übergeht; nördlich fällt dieses steil zum Sambesi ab, während nach der Küste zu weite Terrassen den Abstieg bilden. Das ganze Gasaland östlich vom Limpopo bildet eine einzige, weite Ebene. Nach Westen zu senkt sich das Centralplateau zu dem abflußlosen Gebiet des Ngami-Sees, an das sich südlich die Kalahari anschließt, eine vorwiegend mit niederem Buschwerk bestandene Steppe. Die Zahl der Flüsse und deren Wasserreichthum ist beschränkt, mit Ausnahme des Sambesi, des Pungue und des Limpopo ist keiner schiffbar und der Regenfall ist im Allgemeinen gering und unregelmäßig. Vom März bis August fallen heftige Regen an der Westküste, September bis Februar sind regnerisch an der Ostküste. Das Klima ist durchgängig ein trockenes und gesundes.

Schon Herodot erwähnt eine Umschiffung Afrikas seitens einer von Phöniziern bemannten egyptischen Flotte, welche Necho um das Jahr 600 vor Chr. aussandte, aber dann sinkt für viele Jahrhunderte Südafrika vollständig in historisches Dunkel zurück. Es scheint, daß die Eingeborenen die Kunst des Schreibens selbst in den niedrigsten Formen nie gekannt haben, und die fortwährenden Unruhen verhinderten, daß sich geschichtliche Traditionen über wenige Generationen hinaus erhielten. Daß das Land frühzeitig bewohnt war, ist durch Funde von Waffen und Steingeräthen in Alluviallagern bewiesen, dagegen fehlen einheimische Ruinen von irgendwelcher Bedeutung vollständig. Die Ruinen im Matabele-Land zeigen deutlich, daß die Eingeborenen frühzeitig die Gewinnung von Gold und Eisen verstanden, aber diese Bauten selbst sind semitischen Ursprungs und vermuthlich von den berühmten Handelsleuten aus Saba in Südarabien errichtet. Diese Vermuthung wird dadurch bestätigt, daß wir bei Beginn der historischen Zeit alle Häfen zwischen Sofala und Sansibar im Besitze der Araber finden. Nachdem eine Umsegelung durch die beiden Genuesen Vivaldi vom Jahre 1291 in Vergessenheit gerathen war, wurde das Kapland zuerst von den Portugiesen erreicht, während ihrer uner-

Digitized by Google

mühlichen Versuche, den Seeweg nach Indien zu finden, und zwar gelangte Bartolomeo Diaz 1487 nach Angra Pequena und der Algoa=Bai und sichtete auf seiner durch die meuterische Besatzung erzwungenen Rückkehr das Kap, welches er selbst das „Kap der Stürme", sein König aber das „Kap der guten Hoffnung" taufte. Sonderbarer Weise aber ließ man 10 Jahre vergehen, ehe man diesen neu aufgefundenen Weg weiter verfolgte durch Vasco da Gama's Expedition, welche 1497 St. Helena anlief und am Weihnachtstage das darnach benannte Natal entdeckte. Den Portugiesen war es aber nur um den Weg nach Indien zu thun, und seitdem 1510 der von Indien heimkehrende Vicekönig Almeida mit 65 seiner Genossen am Fuße des Tafelberges von den Eingeborenen erschlagen worden war, fuhren die Portugiesen meist direkt von St. Helena nach Sofala, ohne in dem ungastlichen Kapland anzulaufen, welches auch von Holländern und Engländern selten besucht wurde. Erst das Stranden des holländischen Schiffes „Harlem" 1648 in der Tafelbai und die glühenden Schilderungen der Schiffbrüchigen veranlaßten 1651 die Niederländisch=Ostindische Kompagnie eine Station am Kap zu gründen. Die unter Führung des Marinearztes Jan van Riebeck angekommenen hundert Kolonisten (Boeren) bauten zunächst das Fort der Guten Hoffnung und da ihr Hauptzweck der war, die holländische Flotte zu verproviantiren, so legten sie sich auf Gemüsebau, erhandelten eine große Zahl Vieh von den Hottentotten, welche damals noch eine kräftige Rasse waren, pflanzten deutsche Reben und etablirten Walfisch= und Robbenfang. Ein mißglückter Versuch der englischen und schottischen Ansiedler, sich 1659 eines Schiffes in der Tafelbai zu bemächtigen, führte zu deren prompter Verbannung, während die Besatzung eines 1650 hier gestrandeten französischen Hugenottenschiffes der Kolonie das erste französische Blut zuführte. Die Aufhebung des Edikts von Nantes 1685 hatte später den Zuzug einer großen Anzahl von Hugenotten zur Folge, welche sich vollständig mit den Buren verschmolzen. Die Kolonie gedieh bald zu solcher Blüthe, daß als den Generalstaaten von seiten Ludwig XIV. ernste Gefahren drohten, die reichsten Holländer nach der Kapkolonie und nach Batavia überzusiedeln gedachten; die Zahl sämmtlicher Weißen der Kapkolonie, einschließlich der Kompagnie=Beamten und Soldaten, betrug um diese Zeit, 1672, nur 600, im Jahre 1756 dagegen schon 5123 mit 5785 Sklaven. Die Kolonisten hatten anfangs den Eingeborenen ihr Land abgekauft, bald aber fanden sie es bequemer und eines weißen Stammes würdiger, ihr Geld für die Entwickelung ihres Besitzes anzulegen, anstatt es an Hottentotten zu schenken für Land, welches diese nicht zu vertheidigen wußten; es folgten also blutige Kämpfe mit den Hottentotten, die vor den Treckburen zu weichen hatten, und da Schaar auf Schaar neuer Kolonisten vom Süden nachdrängte, welche für ihre großen Viehheerden ausgedehnten Weideplatz brauchten, so sah man sich bald zu wohlgeordneten Eroberungszügen veranlaßt, welche seit 1745 auch ins Kaffernland hineinreichten. Die Prosperität der Kolonie, die Wichtigkeit ihrer Lage und das Niedergehen der Holländisch=Ostindischen Kompagnie hatten inzwischen Englands Appetit gereizt und nachdem ein erster

Versuch der Engländer in 1782, die Kapkolonie zu nehmen, mißlungen war, besetzten sie dieselbe im Jahre 1795. Zwar wurde die Kolonie durch den Frieden von Amiens 1803 an Holland zurückgegeben, aber schon 1806 eroberten sie die Engländer auf's Neue und erhielten das Land gegen Zahlung von 6 Millionen Pfund im ersten Pariser Frieden 1814 definitiv zugesprochen.

Die Bevölkerung belief sich damals auf 26700 Weiße mit 29300 Sklaven und 17650 freie Hottentotten und der jährliche Handel betrug 2 Millionen Mark Import und 1 ¼ Million Export. Den bisherigen Ansiedlern war von England zwar Achtung aller ihrer Rechte zugesagt worden, aber es kam bald zu Reibereien zwischen den neuen Herren und den alten Kolonisten. Weitgehende und anhaltende Mißstimmung unter den Buren erregte besonders die von der ihrigen grundverschiedene Art und Weise, wie die Engländer die Eingeborenen verzogen. Nachdem schon seit 1807 die Einfuhr weiterer Sklaven nach Südafrika verboten war, erfolgte 1823 eine Regelung ihrer Arbeitszeit und eine Beschränkung der Strafgewalt ihrer Besitzer; die jetzt zahlreich zugelassenen Missionare hetzten die Hottentotten gegen ihre Herren auf und als 1834 die damals existirenden 37500 Sklaven übereilt befreit wurden, waren die zugestandenen Entschädigungen gänzlich ungenügend und verschwanden überdies noch theilweise in den Taschen unehrlicher, englischer Beamter. Inzwischen waren in den Jahren 1811, 1819 und 1835 drei Kriege gegen die Kaffern geführt und die Grenzen der Kolonie bis zum Kei-Fluß vorgeschoben worden; bei dem eigenthümlichen Schwanken, welches die Politik Englands in Südafrika von Anfang an vielfach characterisirt hat, unterließ man aber den Schutz der Grenzen, gab den Kei-Fluß wieder auf, die Buren erlitten durch die Einfälle der Kaffern große Verluste und die englische Regierung verweigerte die zugesicherte Entschädigung. Mit dem begreiflichen nnd berechtigten Gefühle, ungerecht behandelt zu sein, beschlossen deshalb die Mehrzahl der Unzufriedenen, sich außerhalb der englischen Grenzen anzusiedeln und ihre bisherigen Farmen zu verkaufen. So packte denn von Anfang der 30er Jahre an eine Burenfamilie nach der andern Hab und Gut auf ihre Ochsenwagen und zog mit Kind und Kegel nach Norden. War eine Anzahl zusammen, so suchten sie im Kaffernland einen vorläufigen Weideplatz für ihre Heerden, schufen für ihre Familien eine Wagenburg und traten dann weite Streifzüge landeinwärts bis nach der Kalahari hinein an, um geeignete dauernde Wohnsitze auszukundschaften. Dabei hatten sie furchtbare Strapazen zu erdulden.

Gegen 10000 Buren unter Führung von Pieter Retief zogen 1836 nördlich des Oranjeflusses und siedelten sich im Gebiet des blutdürstigen Sulufürsten Dingaan und bei Port Natal an. Trotzdem 1838 Pieter Retief und etwa tausend Buren von den Sulus verrätherisch erschlagen wurden, kehrten die Uebriggebliebenen nicht zurück, Pretorius schlug vielmehr noch in demselben Jahre mit nur 460 berittenen Buren König Dingaan's Armee von 12000 Mann in schmähliche Flucht. Neue Auswanderer aus

Digitized by Google

der Kapkolonie folgten und diese Buren erklärten 1839 die von England unabhängige Republik „Port Natal". Nun hatten allerdings schon in den Jahren 1824 und 1837 britische Ansiedelungen in Natal stattgefunden, aber die englische Regierung hatte sich bislang geweigert, dieselben als englische Kolonie in Besitz und Schutz zu übernehmen. Kaum sah man jedoch am Kap, daß unter Pretorius Verwaltung geordnete Verhältnisse in Natal Platz griffen, so bestritt man den Buren das Recht, einen unabhängigen Staat Natal zu gründen, rüstete eine militärische Expedition gegen dieselben aus und zwang sie 1842, das von ihnen nach vielen Kreuz- und Querfahrten, zahlreichen Gefechten und übermenschlichen Strapazen eroberte Land wieder aufzugeben. Da sie nicht unter englischer Oberhoheit wohnen wollten, so wanderte Pretorius mit der Mehrzahl seiner Freunde über die Drachenberge zurück und gründete dort im Betschuanenland mit einer Anzahl schon früher unter Hendrik Potgieter eingetroffenen Buren zusammen den Oranje-Freistaat. Aber auch hier sollte ihres Bleibens nicht lange sein, die Engländer annectirten 1848 auch dieses Gebiet, setzten einen Preis von 2000 £ auf Pretorius Kopf und zwangen die Buren durch die Schlacht bei Boomplaats sich hinter den Vaalfluß zurückzuziehen, wo ihre Unabhängigkeit 1852 von England endlich anerkannt wurde. Auch dem Oranjefreistaat wurde 1854 seine Selbstständigkeit wieder zugestanden, nachdem das großherzige Albion herausgefunden hatte, daß zur Behauptung dieses Terrains eine unverhältnißmäßig große englische Truppe nothwendig, andrerseits der Beistand der Buren gegen die Kaffern sehr erwünscht sein würde.

Inzwischen hatten zwischen 1846—1853 fortwährende Kämpfe mit den Kaffern zur Annectirung von Kaffraria geführt und die Grenze der Kolonie war wieder bis zum Kei-Fluß vorgeschoben worden. Die weiße Bevölkerung der Kapkonie betheiligte sich an diesen Kämpfen nur lau, da sie mit der ganzen Verwaltung unzufrieden war; als man 1849 trotz des Protestes der Kolonisten Sträflinge im Kaplande ansiedeln wollte, steigerte sich die Aufregung beinahe zur Empörung und das erste Schiff, welches mit Verbrechern von England ankam, durfte seine Ladung nicht landen, sondern mußte nach viermonatlichem Warten nach Tasmanien weitergehen. Damit waren aber die Kolonisten noch nicht befriedigt, sondern sie verlangten nur vor Allem eine volksthümliche, nicht blos der Krone verantwortliche Verwaltung und Rechtspflege, die ihnen nach langem Sträuben des Mutterlandes auch zugebilligt wurde; 1854 erfolgte durch den Gouverneur die Eröffnung des aus Ober- und Unterhaus bestehenden ersten Parlaments in Kapstadt und 1856 wurde Natal als eine besondere, von der Kapkolonie unabhängige Kolonie erklärt.

Der erste größere Zuwachs britischer Einwanderer erfolgte 1820 durch die Ankunft von 3000 schottischen Ansiedlern aus Albany, welche von der Regierung an den sandigen Ufern von Port Elizabeth gelandet, mit je 100 Acres Land ausgestattet und dann ihrem Schicksal überlassen wurden; dieselben prosperirten aber aus eigener Kraft. Um die Grenzdistricte mit militärisch

Digitized by Google

geschulten und organisirten Ansiedlern zu besetzen, bot man auf Veranlassung des damaligen Kapgouverneurs Sir George Grey einem Theile der während des Krimkrieges gebildeten deutschen Legion Ländereien und Geld zur Uebersiedelung nach der Kapkolonie an und vertheilte einige tausend dieser Leute 1857 auf die Stationen, welche den Grenzcordon bilden sollten; durch außerordentlichen Fleiß haben es auch diese unsere Landsleute zu mäßigem Wohlstand gebracht.

Zwischen 1869 und 1877 folgten die Einverleibung von Basuto-, Ost- und Westgriqualand und von Fingoland in die Kapkolonie und darunter ist besonders die Erwerbung des Diamantendistricts von Kimberley im Jahre 1871 characteristisch für die skrupellose Art und Weise, wie England seine Besitzungen in Südafrika ausgedehnt hat. Dieses Gebiet hatte seit dem Vertrag von 1854 im zweifellosen rechtlichen und thatsächlichen Besitz des Oranje-Freistaats gestanden; solange das Land ein armes zu sein schien, kümmerte sich auch kein Engländer darum, sobald hier aber die reichsten Diamantengruben der Welt gefunden worden waren, entdeckten die Briten auch schnell einen schwarzen Häuptling Waterboer, der sein angebliches Recht auf diese Ländereien an England abtrat und hißten ihre Flagge. Der kleine Oranjefreistaat protestirte selbstverständlich, mußte aber der englischen Vergewaltigung weichen und erhielt nach vielen Jahren eine Abfindungssumme von 85000 £ für Gruben, deren jährlicher Durchschnittsertrag 4 Millionen Pfund überstieg.

Die Entdeckung der Diamant- und Goldfelder hatte in den Jahren 1871 bis 83 einen großen Zuzug von Einwanderern zur Folge, dem aber dann bis 1889 eine Depression folgte.

Ein 1877 unternommener Versuch des Kolonialministers Lord Carnavon, einen Bund der europäischen Länder am Kap zu Stande zu bringen, in dem auch die Burenrepubliken eingeschlossen sein sollten, scheiterte und England hielt es nun zur Erreichung seiner Zwecke für geeignet, Transvaal im gleichen Jahre einfach zu annectiren. Die Buren brauchten einige Zeit, um ihre inneren Uneinigkeiten zu vergessen und den Widerstand gegen England zu organsiren, bis es am 28. Februar 1881 zur Schlacht am Amajuba-Berge kam, die mit der vollständigen Niederlage der Engländer endete. Der Jubel über diesen Sieg war bei allen Niederdeutschen Südafrikas groß, in der ganzen gesitteten Welt regte sich Theilnahme für das kleine tapfere Burenvolk und die Engländer sahen ein, daß sie eine Gefahr heraufbeschworen hatten, der sie nicht gewachsen waren. Selbst in England begann eine Bewegung zu Gunsten der Freiheitskämpfer Transvaals, und Gladstone sandte den berühmten Drahtbefehl: „Wir haben den Buren Unrecht gethan, macht Frieden.“ So wurde die Unabhängigkeit Transvaals mit kleinen Einschränkungen wieder von England anerkannt.

Inzwischen war, hauptsächlich veranlaßt durch Treibereien der Missionare, 1879 ein Krieg gegen den Sulukönig Cetewayo ausgebrochen, ein Feldzug,

Digitized by Google

den die Engländer selbst als einen politischen Fehler und als den am wenigsten zu rechtfertigenden von allen Kaffernkriegen erklären. Die Engländer erlitten auch hier anfänglich schwere Verluste, bis Cetewayo bei Ulundi geschlagen und kurz darauf gefangen genommen wurde. Das Resultat dieses mit außerordentlichen Opfern von Blut und Geld geführten Krieges war nur, daß vom Transvaal aus ein fruchtbarer Theil des Sululandes zur Gründung der „Neuen Republik" benutzt wurde. Als nach Beendigung des Sulukrieges die englische Regierung die Entwaffnung der Eingeborenen befahl, versuchten die Basutos und die Pondos einen Aufstand, der jedoch 1880 unterdrückt wurde und damit war das Kaffernland bis zur Delagoa-Bai unter britischen Einfluß gebracht.

In den Jahreu 1875 bis 1886 drangen einzelne Buren, ihrem angeborenen Wandertrieb folgend, bis an die Küste der portugiesischen und deutschen Besitzungen in Westafrika vor und gründeten in der portugiesischen Provinz Mossamedes die blühende Niederlassung Humpata, welche sie selbständig verwalteten, ohne Abgaben an die von ihnen anerkannte portugiesische Regierung zu entrichten. Von hier aus besiedelten sie 1884 auch das fruchtbare Gebiet Upingtonia im Nordtheil Deutsch-Südwestafrikas. Aber das Auftreten Deutschlands in Afrika und die Gründung der Burenkolonien Stellaland und Gosen in Betschuanaland veranlaßten England 1884, das durch die Sulus entvölkerte Betschuanaland zu besetzen und dasselbe 1885 als Kronkolonie zu erklären. 1888 wurde alsdann auch Maschona- und Matabeleland durch einen Vertrag mit dem Matabele-König Lo Bengula als zur britischen Interessensphäre gehörig deklarirt und 1889 der Chartered Company die Verwaltung und Ausnutzung dieser weiten Ländereien übergeben, um auch hier den Buren zuvorzukommen, welche im Begriff standen, Maschonaland zu besetzen. Die Gesellschaft nahm zunächst Besitz von Maschona- und Makalaka-Land, bis die erwünschte Gelegenheit, auch das Matabelegebiet zu erwerben, 1893 durch einen der gewohnten räuberischen Einfälle der Matabele ins Maschonaland geboten wurde; Lo Bengula wurde geschlagen, sein ganzes Land 1894 unter gewissen Bedingungen der Verwaltung der Chartered Company übertragen und der britische Besitz dadurch bis zu den Grenzen des Kongostaates und von Deutsch-Ostafrika ausgedehnt.

Als nächster Angriffspunkt britischer Eroberungspolitik trat nun wieder die Transvaal-Republik in den Vordergrund, welche man durch Dr. Jameson's verrätherischen Ueberfall von Ende Dezember 1895 zu überrumpeln gedachte; aber dieser Heldenritt endete am 1. Januar 1896 kläglich bei Krügersdorp durch die Unterwerfung der Aufrührer unter die Buren, welche ihnen großmüthig verziehen. England sah sich vor aller Welt gründlich blosgestellt, und wenn es auch durch eine, erst Anfang 1897 in London angestellte parlamentarische Untersuchung der öffentlichen Meinung eine wenigstens scheinbare Genugthuung geben mußte, so ist doch seitdem der Wunsch, Transvaal einzuverleiben, nicht einen Augenblick außer Acht gelassen worden und vor der Regelung dieses Verhältnisses treten zur Zeit alle anderen Fragen in Süd-

Digitized by Google

afrika zurück. 1896 war für Südafrika überhaupt eins der schwärzesten Jahre in seinen Annalen, insofern außer der durch den Transvaal-Ueberfall verursachten Unsicherheit Aufstände in Gasaland, Rhodesia und Betschuanaland zu unterdrücken waren und Rinderpest, Heuschrecken und Dürren in verheerender Weise auftraten.

Das Jahr 1898 brachte eine characteristische Neuerung dadurch, daß die Kapkolonie freiwillig einen jährlichen Beitrag von 30000 £ und Natal die jährliche Lieferung von 12000 Tons Kohle frei an Bord Durban für die Marine des Mutterlandes anboten.

Gehen wir nun zu der Betrachtung der einzelnen Länder über.

Natal. Die Kolonie Natal, wegen ihrer Fruchtbarkeit und Schönheit der „Garten Südafrikas“ genannt, umfaßt zuzüglich des Ende 1897 einverleibten Sulu- und Tongalandes 35000 englische Quadratmeilen und zählt etwa 800000 Seelen, darunter 45000 Weiße — meist Engländer und 4000 Buren — und 43000 Inder; von letzteren waren $^2/_3$ freie, $^1/_3$ Kontrakt-Arbeiter. Das Verhältniß der Weißen zu den Farbigen ist also wie 1 : 16. Für Kulturzwecke kommen 12 Millionen Acres in Betracht und davon sind nur noch wenig über eine Million Acres Kronland. Zu Kultur geeignetes Kronland wird in Parzellen von 10—2000 Acres unter gewissen beschränkenden Bedingungen betr. Aufschließung und Bewohnung mit 10/— per Acre verkauft, Ackerland in Parzellen von nicht über 320 Acres und Weideland von nicht mehr als 1000 Acres auch ohne diese Einschränkungen mit 20/— per Acre als Minimalpreis in Auction gebracht. Bei Privatländereien regulirt der Preis für Küstenland mit 1—12 £, im Innern, je nach Entfernung von der Bahn, mit 10 bis 30/— per Acre; der jährliche Pachtpreis beträgt im ersteren District 2/6 bis 20/—, im letzteren 1 bis 2d per Acre für Weidezwecke und 3 bis 6d für Kulturland.

Alle Weißen, welche eine jährliche Miethe von 10 £ bezahlen oder Land im Werthe von 50 £ besitzen, sind stimmberechtigt, ebenso Leute, welche seit 3 Jahren in der Kolonie wohnen und einen Monatsgehalt von 8 £ beziehen. Asiaten sind nicht stimmberechtigt.

Die Einnahmen der Kolonie betrugen 1897/8 1964000 £, die Ausgaben 1812000 £ und die Staatsschulden 8054000 £, wovon 95 % auf Hafen-, Eisenbahn- und andere produktive Anlagen verwandt wurden, welche auch den Hauptheil der Einnahmen liefern. Die Kaffern zahlen in Natal eine jährliche Hüttensteuer von 14 Schilling. Bis zum Jahre 1892 hatte Natal einen großen Transitverkehr mit Transvaal, welcher 80 % der Zoll- und Eisenbahn-Einnahmen lieferte; nach Eröffnung der Bahnen von Lourenzo Marques und von Kapstadt nach Johannesburg verlor Natal diesen einträglichen Verkehr, den es aber durch den Bau einer 1896 vollendeten Bahn zwischen Durban und Johannesburg theilweise wieder an sich zog. Im Jahre 1897 besaß Natal 420 Meilen Staatsbahnen, die sich mit etwas über 7 % verzinsten. Seit Mai 1898 gehört auch Natal dem südafrikanischen Zollverein an, welcher 1889 für die Kapkolonie, Betschuanen- und Basutoland

Digitized by Google

und dem Oranjefreistaat gebildet wurde. Der Import Natals betrug 1897 5980000 £, der Export 1621000 £ und 70 % des Imports und 37 % des Exports fielen auf Großbritannien. In der Einfuhr stehen obenan Eisenwaaren, Lebensmittel aller Art, Kurzwaaren, Holz, Mehl, Leder und Schuhwaaren, Baumwollwaaren und überhaupt alle von Weißen gebrauchten Bedarfsartikel; der Konsum der Eingeborenen an europäischen Waaren ist noch überaus gering. Die Einfuhrzölle betragen meist 7½ % ad val. In der Ausfuhr überwiegt Wolle alle anderen Produkte, von denen Gold, Kohle, Zucker und Häute der Bedeutung nach folgen. Ausländische Handlungsreisende bezahlen eine Abgabe von 20 £.

Die höher gelegenen Ländereien Natals sind für den Anbau europäischer Getreide, von Weizen, Gerste und Hafer geeignet, nahe der heißeren Küste gedeihen Zuckerrohr, Mais und Thee und da man hier eine ganze Reihe von Produkten versucht hat, so nennt man Natal wohl auch die „Sample Colony“, die Versuchskolonie, weil fast alle hier betriebenen Kulturen nur in kleinem Maße, bezw. im Versuchsstadium betrieben werden.

Zuckerrohr bildet das hervorragendste der Natalprodukte und zu dessen Anbau führte man seit 1860 Inder ein, da man auf regelmäßige Kaffernarbeit nicht rechnen kann; gerade wenn man die Herren Eingeborenen am meisten braucht, gehen sie event. zum Ausruhen nach Hause. 1896 waren in Natal 39 Zuckerfabriken — die größten in Mount Edgecombe und in Stanger — und 11 Rumdestillerien thätig. Die Fabriken prosperiren aber trotz eines Schutzzolles von 3½ Mark per Centner Zucker nicht sonderlich. Der Durchschnittsertrag eines Acre Zuckerfeldes wird hier auf 1½—2 Tons Rohr mit 6—9 % Gehalt geschätzt. Soweit die Pflanzer ihr Zuckerrohr an eine Centralmühle schicken, bekommen sie gewöhnlich 3/5 des Produkts, während 2/5 der Fabrik zukommen. In Mount Edgecombe liefern 12 Tons Rohr 1700 Gallonen Saft oder eine Tonne Zucker, von welchem 66 % 1., 26 % 2., 6 % 3. und 2 % 4. Qualität ergeben; von der dann noch verbleibenden Melasse liefern 3 Theile einen Theil Rum. Der Durchschnittspreis für Zuckerland nahe einer Mühle beträgt 10 £ per Acre bei Kauf, oder 1 £ per Jahr bei Pacht. Der Schnitt des Rohres beginnt im August und die gesammte Production Natals betrug 1896 20000 Tons.

Mais (hier „mealies“ genannt) bildet neben Kaffernkorn das Hauptprodukt für die Einheimischen, Trockenheit und Heuschrecken aber schädigen die Ernte nicht selten, sodaß Mais auch noch von Nordamerika und Argentinien importirt werden muß.

Kaffee war früher in Natal mehr angepflanzt als jetzt, nachdem der Rostpilz, ein Bohrwurm und eine Reihe trockener Saisons viele Pflanzungen vernichtet haben. Dagegen hebt sich die Kultur von Thee, der von guter Qualität ist und von September bis Juni gepflückt wird.

Tabak wird etwas gebaut, ist aber nicht so gut, wie der in Transvaal. Versuche mit Anpflanzung von Baumwolle sind mißglückt. Die Anpflanzung der australischen Black Wattle (Acacia mollissima), deren

Digitized by Google

Rinde 30—40 % Gerbstoff enthält, hat dagegen sehr befriedigende Resultate ergeben.

Der Viehstand in Natal betrug 1897 365 000 Rinder, 48 000 Pferde, 3790 Maulthiere, 102 Esel, 723 000 Merinoschafe, 321 000 Ziegen, darunter etwa 100000 Angoras und 41 000 Schweine, daneben 681 Strauße. Von den ab Durban in der Saison zwischen October und Juni verschifften 50—60000 Ballen Wolle stammen nur etwa 10 000 Ballen aus Natal selbst, der Rest kommt aus Transvaal und den anderen Nachbarstaaten.

Den Hauptmineralreichthum des Landes bildet Steinkohle, welche auch nahe der Küste vorkommt und in etwa einem Dutzend Gruben gewonnen wird, von denen die größte zu Dundee einen Jahresertrag von 150 000 Tons liefert.

Industrie ist in Natal bislang kaum entwickelt; außer den verschiedenen Zucker-, Mahl- und Sägemühlen existiren einige Ziegeleien, Wagenbau, eine Bierbrauerei in Pietermaritzburg, und in Durban sind Fabriken für Streichhölzer, Lichter und Seifen geplant.

Armuth ist in der kleinen Kolonie unbekannt und es giebt deshalb auch noch keine Armengesetze.

Es ist oben erwähnt worden, daß die Inder zuerst als Kontraktarbeiter für die Zuckerfelder eingeführt wurden und dafür sind sie auch heute noch nöthig, weil man auf ihre Arbeit fest rechnen kann und letztere billig ist. Aber gerade diese Billigkeit und Anspruchslosigkeit wurde dem Weißen unbequem, als die Inder nach Ablauf des Kontraktes sich in selbstständige Kleinfarmer verwandelten oder schon als freie Arbeiter nach der Kolonie kamen; 1896 verblieben von den seit 1860 eingeführten 64 000 Indern und ihrem Nachwuchs 33 000 freie und 16 000 Kontrakt-Arbeiter. Der Widerstand gegen neue Inderzufuhren steigerte sich schließlich bis zu Gewaltakten; als im Januar 1897 ein von dem pestverseuchten Bombay eintreffendes Schiff ca. 400 freie indische Arbeiter in Durban landen wollte, patrouillirten 5000 bewaffnete Weiße die Straßen und den Strand, um eventuell landende Inder in das Meer zu werfen. Das Schiff blieb 3 Wochen auf der Außenrhede liegen, bis nach Zusage wesentlicher Aenderungen im Einwandererwesen seitens der Regierung die Landung von der Bevölkerung zugelassen wurde. Seitdem wird, um die Asiaten fernzuhalten, von jedem freien Einwanderer die Kenntniß einer europäischen Sprache und Schrift gefordert und die für Farmen und Straßenarbeiten importirten Kontraktarbeiter werden nach Indien zurückgeschickt, wenn sie ihren Kontrakt nach Ablauf der ersten 5 Jahre nicht erneuern wollen. Die monatliche Kost eines indischen Kontraktarbeiters setzt sich im ersten Jahre zusammen aus 10/— für Lohn, 8/— für Lebensmittel, 1/— für Arzt und Medizin und 9/2 für monatlichen Beitrag zum Passagegeld = 28/2. In jedem folgenden Jahr steigt der Monatslohn um 1/—; Löhne für Weiber betragen 5/— bis 7/—. Freie Inder bekommen 15/— bis 20/—, Plus 9/— für Lebensmittel u. s. w. = 24/— bis 29/— per Monat. Außerdem sind diesen sämmtlichen Arbeitern Wohnungen anzuweisen,

Digitized by Google

welche bestehenden gesetzlichen Vorschriften genügen müssen. Von dem Erwerb der von der Regierung ausgebotenen Ländereien sind Asiaten ausgeschlossen, sie können Land nur von Privaten kaufen. Stimmrecht wird den Indern, obgleich diese britische Unterthanen sind, erst recht verweigert, ja man läßt meist selbst die gutgekleideten Kinder der indischen „Uitlanders“ nicht an dem Unterricht der von der Regierung unterhaltenen Schulen theilnehmen und in den wenigen Fällen, wo es gestattet ist, werden die indischen von den weißen Kindern gequält und gemißhandelt.

Durban, der Hafenplatz, über welchen der ganze auswärtige Handel der Kolonie geht, wurde 1835 von dem Engländer Allen Gardiner gegründet und nach Sir Benjamin Durban, dem damaligen Gouverneur der Kap-Kolonie benannt. Der Ort liegt malerisch an dem von niedrigen Hügeln umzogenen Port Natal; links von der Einfahrt dehnt sich der dichtbewaldete, unbewohnte Bluff, geradeaus, hinter einigen niedrigen Inseln, die Stadt mit dem dahinter aufsteigenden Villenviertel der Berea, rechts streckt sich eine Sandzunge ins Meer hinaus, der „Point“, auf dem die trefflichen Quai- und Magazinanlagen mit Eisenbahnanschluß liegen. Der Ankömmling wird von den Zollbeamten nur leicht nach Waffen und Tabak gefragt, dann kann er durch die lange Vorstadt Addington nach der Stadt ziehen. Im Centrum derselben liegt am öffentlichen Garten das „Royal Hotel“, welches sich selbst als „das erste Südafrikas“ bezeichnet; die Dienerschaft besteht hier ausschließlich aus gewandten, aufmerksamen und geräuschlosen Indern in weißer Kleidung, weißen Turbanen und buntseidenen Schärpen; die Zimmer, mit Ausnahme derjenigen im alten Seitenflügel, sind freundlich, der Pensionspreis beträgt 12/6 pro Tag. Der Pensionspreis in den Hotels der südafrikanischen Hafenplätze schwankt zwischen 8/6 und 15/— pro Tag, im Innern Natals beträgt die monatliche Hotelpension nur 5 Guineas, ist also recht billig; freilich ist das Essen fast überall ziemlich mäßig. Dem Hotel gegenüber liegt das imposanteste Gebäude Durban's, die von einem 164 Fuß hohen Uhrthurm überragte, in korinthischem Stile aufgeführte Stadthalle, deren Mitte ein gewaltiger Concertsaal mit Orgel einnimmt, während im linken Flügel Post und Telegraph, im rechten die städtischen Verwaltungsämter untergebracht sind. Im 1. Stock befindet sich auch ein kleines Museum, welches besonders südafrikanische Fauna und Kaffern-Gegenstände umschließt, unter letzteren das tägliche Eßgeschirr des Sulukönigs Cetewayo. Rechts von der Stadthalle liegen die öffentliche Lesehalle und Bibliothek, daneben ein glänzend eingerichtetes, öffentliches Schwimmbad. Dahinter finden wir die Markthalle, wo, wie überall in Südafrika, jeden Morgen die zu Markte kommenden Produkte öffentlich an Zwischenhändler oder Private versteigert werden, und dicht dabei den stattlichen Bahnhof. Die rechtwinklig angelegten Straßen sind sämmtlich breit, gut macadamisirt und im Centrum der Stadt durchgängig von massiven und gefälligen Häusern eingefaßt, bei denen nur die Wellblechdächer noch an Kolonialbau erinnern; sonst bilden rothe Blendziegel und weißer Sandstein die Haupt-Bautheile. Die Hauptstraße ist Weststreet und hier finden wir eine große Reihe

Digitized by Google

eleganter Läden mit hohen Schaufenstern und auch die schönste der hiesigen Kirchen, die römisch-katholische Kathedrale mit achteckigem Thurm in spanisch-amerikanischem Stile. Daß Durban mit Recht im Rufe großer Frömmigkeit steht, wird dadurch bewiesen, daß für die Seelsorge seiner 32 000 Einwohner — 15 000 Weiße, 9000 Kaffern und 8000 Inder — nicht weniger als ca. 50 Kirchen und Kapellen vorhanden sind, in welchen das Christenthum in über einem Dutzend verschiedener Abarten vertreten ist. Der offiziellen Frömmigkeit entsprechend sind die Bars möglichst versteckt, haben ihre Eingänge meist von den Nebenstraßen aus und sind statt der sonst üblichen Glasthüren mit massiven Holzthüren verschlossen, damit nicht jede durstige Seele an der Bar von Vorübergehenden gesehen und verlästert werden kann. Zur Einfassung der Straßen sind meist die großblättrigen Ficus macrophylla, die kleinblättrigen Waringen-Ficus, gelbblühende Hibiscus tiliaceus und Mangobäume benutzt, neben denen in den Gärten stattliche Pandanus, Aloes und die im Lande massenhaft vorkommenden bananenähnlichen Strelitzias mit ihrem theilweise recht hohen, rohrartigem Stamm hervortreten. Zwischen Stadt und Berea liegt eine theilweise mit Baum und Busch bestandene Sandebene mit einem guten Rennplatz und dahinter erhebt sich der Hügelzug mit einem überaus freundlichen Villenviertel; hier finden wir auch den gut angelegten und gehaltenen botanischen Garten, zu dessen jährlichen Unterhaltungskosten von 1000 £ die Regierung 300 £ beiträgt, während der Rest durch den Erlös verkaufter Pflanzen gedeckt wird. Die Miethe eines der Durchschnittshäuser auf der Berea mit ziemlich großem Garten beträgt 10 £ pro Monat. Dem bislang ganz vernachlässigten Strande entlang wird jetzt eine Esplanade angelegt, die Straßen sind elektrisch beleuchtet, die Trambahn soll demnächst für elektrischen Betrieb eingerichtet werden, überall sieht man Zeichen einer guten und unternehmenden Stadtverwaltung, welche dazu beiträgt, Durban zu einem der angenehmsten Aufenthaltsorte von ganz Südafrika zu machen.

Von Deutschen leben etwa 40 in Durban und die hier bestehenden 6 deutschen Häuser betreiben sowohl Import — meist Provisionen — als Export; das Wollgeschäft liegt fast ganz in deutschen Händen und man sagte mir, daß von Wolle und Häuten noch mehr direct nach Deutschland gehen würde, wenn die Fracht der deutschen Dampfer billiger wäre. Das Importgeschäft wird nicht als Ordregeschäft betrieben, sondern man hält hier Lager und verkauft mit einem Ziel von 30 Tagen. Geschäftszeit von 9 bis 5 Uhr. Ein freundlicher deutscher Club auf der Berea wird nur Dienstags und Sonnabends hauptsächlich zum Kegeln besucht, sonst benutzen auch die Deutschen den eleganten englischen „Durban-Club“ unten in der Stadt. Franzosen sind in Durban nicht vertreten.

Einen originellen Zug in das Straßenbild bringen die zahlreich vertretenen Sulukaffern, die man hier zumeist als Rikscha-Zieher antrifft. Da Miethwagen in Durban zwar gut, aber selten sind, so bedient man sich zum Fahren fast allgemein der leichten japanischen Stuhlwagen, von denen etwa 1000 in den hiesigen Straßen verkehren und die ausschließlich von Sulus

Digitized by Google

gezogen werden, welche ebenso flink und ausdauernd laufen, wie ihre japanischen Kollegen. Diese Rikscha-Sulus pflegen sich gar malerisch aufzuputzen, tragen auf dem Kopfe Hauben von Federbüscheln, oder Stachelschwein-Diademe oder Kuhhörner und um die Knöcheln 3 bis 5 Reihen Klappern, die aus Pandanusblättern geflochten und mit Steinchen gefüllt sind; immer heiter und vergnügt, freundlich grinsend und tanzend schütteln sich diese Naturkinder wie aufgeputzte und mit Schellen behangene Schlittenpferde. Auch bei der Polizei sind zahlreiche Sulus angestellt, tragen den Filzhelm der englischen Bobbies und Drilluniform, sind aber vom Knie nach unten unbekleidet; ein vielreihiges Glasperlen-Halsband und der Kugelknopfstab sind einheimische Attribute. Abends 9 Uhr zeigt anhaltendes Glockenläuten in den Städten Natals an, daß Farbige ohne Paß bei Gefängnißstrafe nicht mehr in den Straßen der Stadt betroffen werden dürfen, durch welche weise Maßregel man vielem Unfug vorbeugt; die meisten Kaffern verlassen bei Anbruch der Nacht die Stadt überhaupt, soweit sie in derselben bei ihren Herren wohnen, haben sie daselbst ihre besonderen Hütten, wo man abends ziemlich echtes Kaffernleben bewundern kann; nur mit einigen Perlenschnuren bekleidete braune Schöne kredenzen in Holzschalen das trübe, aber nicht unangenehm schmeckende und erfrischende Kaffernbier und es geht dabei heiter genug zu. Die Sulu-Boys im Dienste der Europäer sind im Allgemeinen ehrlich, nur der Versuchung, Getränke, Tabak und Hemdknöpfchen zu stehlen, können sie nicht widerstehen und im Uebrigen muß man Geduld haben, wenn sie bei Tische an Stelle von Pfeffer die für die Hunde gebrauchte Schwefelblüthe vorsetzen, den Spargel vor der Suppe serviren und sich ähnlich anstellig erweisen.

Die Sulukaffern sind ein schön gebauter, kräftiger und gesunder Menschenschlag, der sich außerhalb der europäischen Kulturzone mit möglichst wenig Kleidung behilft, die meist aus Perlenschnuren und Drahtreifen besteht. Die Farben der Perlen sind milchweiß, blau und roth und man verfertigt aus ihnen vielreihige Bänder um Hals, Arme und Knöchel, Lendengürtel und auf der Brust getragene Gehänge. Die Männer tragen im rechten Ohrläppchen einen spitzklöppelartigen Löffel aus Knochen, Holz oder Metall, der zum Einschaufeln des in Kürbisflaschen aufbewahrten Schnupftabaks dient und flechten den Kinnbart zuweilen in kleine Zöpfchen, während die verheiratheten Frauen ihr Haar mit Hülfe rother Erde zu einem kegelförmigen Aufbau anordnen. Die Indunas oder Häuptlinge tragen um den Kopf einen Harzring, in dem die Haare fest verwachsen und der so geschätzt ist, daß es schwer fällt, einen solchen käuflich zu erwerben. Als „Söhne der Sonne" — das ist die Bedeutung des Wortes Sulu — sind diese Kaffern sehr stolz und hochmüthig und es ist charakteristisch, daß ihre schöne Sprache kein Wort für „Dank" besitzt. Anspruchslos wie alle Kaffern, kommen auch die Sulus mit sehr wenig Arbeit aus; der Ertrag von 3 bis 4 Monaten Thätigkeit im Jahre genügt ihnen, um alle ihre Bedürfnisse zu decken und die 14/— Hüttensteuern zahlen zu können. Der Monatslohn für Kaffern in Natal, Kapland und Oranje Freistaat schwankt zwischen 10 und 15/— plus freier Kost.

Digitized by Google

Um einen Begriff von der Küstenscenerie zu bekommen, kann man von Durban aus die Bahn benutzen, welche bislang im Norden bis Stanger, im Süden bis Park Rynie führt und in leichtgewellter Gegend besonders Zuckerfelder und daneben einige Anpflanzungen von Mais, Kafferkorn und Bananen zeigt. Wo noch keine Kulturen angelegt sind, finden wir Buschwald, dem Kandelaberkaktus, Opuntien, Phönixpalmen und etwas Bambus, im Süden zahlreiche Strelitzias charakteristisches Gepräge geben. Strichweise sind Eukalyptus und Flamboyants angepflanzt, an Früchten sind Bananen, Orangen, Pompelmuse, Mangos, Papayen und wilde Ananas vertreten. Die Gegend ist nur dünn bewohnt, man sieht meist nur die aus Wellblech oder Ried erbauten Inderhütten. Die Nordbahn soll bis zum Tugelafluß fortgesetzt werden, welcher die Grenze von Sululand bildet. Sululand wurde 1887 von England annectirt, Ende 1897 mit der Natalkolonie vereinigt und ist ein gutes Weideland mit 8900 □Meilen und 166 000 Einwohnern, worunter 1898 nur 1100 Weiße waren. Bis zum Jahre 1902 sollen die Landreservationen für die Eingeborenen definitiv festgesetzt und dann erst darf das Land für weiße Farmer eröffnet werden; bis dahin können Weiße Land nur in Ortschaften und anerkannten Minendistricten erwerben. Die Eingeborenen unterstehen der Gerichtsbarkeit ihrer Häuptlinge unter englischer Oberaufsicht.

Das zwischen Sululand und der portugiesischen Kolonie liegende, für europäische Ansiedelung ungeeignete Amatonga-Land ist 5300 □ Meilen groß und zählt 40 000 Einwohner; das Land wird von einer einheimischen Dynastie beherrscht und wurde Ende 1897 unter denselben Bedingungen wie Sululand der Natalkolonie einverleibt.

Zwischen Durban und Johannesburg verkehrt in jeder Richtung täglich ein Postzug in 27 Stunden und zwar auch an Sonntagen, während außer diesem Postzug aller Bahnverkehr an Sonntagen ruht. Die Wagen der Natalbahn sind die besten in ganz Südafrika, gut ausgestattet, elektrisch beleuchtet und mit Schlafeinrichtung versehen, für deren Benutzung man nur 5 Schilling zu bezahlen hat.

Die Bahn passirt zunächst das Kühlhaus für aus Australien importirtes Fleisch, welches in speciell konstruirten Kühlwagen auch per Bahn nach dem Innern befördert wird. Wir fahren dem sumpfigen Mangrovestrand entlang, welcher früher Weideland der jetzt in ganz Natal ausgerotteten Flußpferde war und steigen durch freundliche kleine Villenvorstädte allmählich in welliges, parkartiges Hügelland auf, welches bis zu 1000 Fuß Höhe das ganze Jahr über in üppigem Grün prangt. Zwischen stattlichen Bäumen und strichweise angepflanztem Bambus sieht man hier eine große Anzahl fast ausschließlich von Indern angelegter Obstpflanzungen und zwar besonders solche von Orangen, Bananen und Ananas. Diese Früchte gedeihen hier besonders gut und erzielen auf dem Durban-Markt folgende Preise: Bananen 6 d pro %, Orangen 1/— pro %, Ananas je nach Saison 6 d bis 5/— das Dutzend. Die hier gezogenen Erdbeeren sind wässerig und geschmacklos. In zahlreichen und theilweise gefährlichen Kurven steigt die Bahn bis Pinetown (1125 Fuß

Digitized by Google

ü. M.) und von hier aus hat man einen letzten prächtigen Rückblick über die grünen Berge, auf die Stadt Durban, Port Natal, den Bluff und darüber hinaus auf das weite Meer.

Von den verschiedenen deutschen Ansiedelungen in Natal liegt die größte, New-Germany, dicht bei Pinetown. Sie besteht aus etwa 50 Familien, welche mit 189 Seelen als erste wirkliche Kolonisten Natals 1848 aus Westphalen und Hannover einwanderten, zunächst um für eine englische Gesellschaft Baumwolle zu pflanzen; dieses Unternehmen wurde aber bald aufgegeben und das betr. Land an die deutschen Ansiedler verkauft, welche sich mit Ackerbau und Viehzucht recht und schlecht durchgeschlagen haben, ohne dabei zu sonderlichem Wohlstand gekommen zu sein. Neben Mais und Hirse bilden besonders Kartoffeln das wichtigste Produkt der rein deutsch gebliebenen Kolonie, deren Nachwuchs sich allerdings meist nicht in der Nähe ansiedeln kann, da hier das Land schon zu theuer ist, für größere deutsche Ansiedelungen ist überhaupt kein Platz im Lande. Der geistliche Vorstand der Kolonie New-Germany ist seit langen Jahren der beliebte Pastor Glöckner — der Batatenpastor, wie man ihn wegen des Hauptprodukts seiner Kolonie scherzweise benennt — welcher zur Berliner Mission gehört. Dieselbe arbeitet schon seit 1834 in Südafrika und zählt daselbst in 53 Hauptstationen unter den Kaffern 33000 Kirchen- und 7000 Schul-Angehörige. Die unverfrorene Konkurrenz von 7 verschiedenen englischen Sekten, welche sich unbekümmert um schon bestehende deutsche Missionen in deren Nähe niederlassen, macht unsere Missionsthätigkeit hier vielfach unerquicklich. In Natal selbst sind 6 Stationen der Berliner Mission. Vier Meilen von Pinetown entfernt liegt innerhalb eines Besitzes von 12000 Acres auch das Trappistenkloster Mariahill mit einer Kaffernmission, welcher noch weitere 23 kleinere Anstalten im Lande unterstellt sind. 350 Väter und Brüder und 340 Schwestern unterweisen hier die Eingeborenen in Religion und Handwerk und bekommen dazu von der Natalregierung eine jährliche Unterstützung von 500 £. An der Spitze dieser Mission stehen Oesterreicher und Bayern.

Nach der Station Pinetown nimmt der Baumwuchs bald ab und beschränkt sich auf die Kloofs (Schluchten, Kessel) und die Ränder der Wasserläufe; die Grasweiden, durch Drahtzäune abgeschlossen, zeigen nur wenig Vieh. Die Bahn steigt bis zu 3000 Fuß Höhe und bietet häufig prächtige Blicke auf das weite Sandstein-Tafelland, das in gefurchte Schluchten und Kessel ausgewaschen, echten Gebirgscharakter trägt. Strichweise angepflanzte Wälder von Black-Wattle bieten mit ihren schwefelgelben Blüthen angenehme Abwechselung. Die Bahn senkt sich wieder bis zu 2225 Fuß und erreicht nach 5 Stunden Fahrt die Hauptstadt der Kolonie, Pietermaritzburg, gewöhnlich P.-M.-Burg geschrieben. Die Stadt wurde 1838 von den Buren zu Ehren ihres Sieges über den Sulukönig Dingaan gegründet und nach ihren Führern Pieter Retief und Gert Maritz benannt; sie zählt heute 20000 Einwohner, nämlich 11000 Europäer, 6000 Kaffern und 3000 Inder und liegt sehr freundlich in einem weiten grünen Thalkessel, dessen Sohle und

Digitized by Google

Bergwände strichweise mit Eukalyptus- und Wattle-Wäldern bestanden sind. Im Osten erhebt sich der malerische Natal-Tafelberg, im Westen liegt über der Stadt das Fort Napier mit Kasernen und Zeltlager für 2000 Mann englischer Infanterie-, Kavallerie- und Artillerie-Truppen. Dem Bahnhof gegenüber liegt inmitten eines größeren Gartens das cottageartige Gouverneurshaus, während sich die stattlichen Regierungsgebäude in der Mitte der regelmäßig angelegten, freundlichen Stadt befinden. Die Zahl der Kirchen ist auch hier auffallend groß. Die Wohnhäuser sind meist freistehende Erdgeschoßbauten innerhalb schöner Gärten, die durch Thuya- und Rosenhecken von der Straße getrennt sind; nur wenige Häuser sind einstöckig und das Ganze macht einen freundlichen, provinzialmäßigen Eindruck. Hinter der modernen Markthalle dehnt sich der lange, von den Buren angelegte Marktplatz aus, der vor Eröffnung der Bahn durch seinen regen Verkehr von Frachtwagen ein höchst belebtes Bild darbot, jetzt aber ziemlich verödet ist; die Zahl der schweren Ochsenwagen mit ihren 8 Gespannen ist jetzt nur klein. Zwei Meilen westlich von der Stadt liegt an der Berglehne ein schöner botanischer Garten mit berühmter Baumzucht, besonders für Eukalyptus, australische Akazien, Eichen, Kiefern, Thuyas, Cypressen, Araucarien, Juniperus und andere Koniferen. Die Azaleen- und Kamelienhecken standen z. Z. in voller Blüthe, schattige Alleen, prächtige Blumenanlagen, ein Schwanenteich und ein lauschiger Weg dem gewundenen Bächlein entlang bilden anziehende Picknickplätze. Ein weiterer schöner Park mit Spielplätzen und guten Fahrwegen, allabendlich der Zielpunkt zahlreicher Wagen, Reiter und Fahrrädler, liegt am Südende der Stadt an dem malerisch gewundenen, mit Weiden eingefaßten Umgeni-Fluß; Eichen, Eukalyptus, Eschen, Cypressen und Thuyas bilden den Hauptbestand der Anpflanzung. In den Alleen findet man vielfach Acacia melanoxylon (Blackwood) und Olea laurifolia (Ironwood) angepflanzt, deren Holz zu Wagenbau geschätzt ist. Die Temperatur in Pietermaritzburg ist großen Schwankungen unterworfen, bewegte sich z. B. in diesem Jahre im Monat September zwischen 37 und 98° Fahrenheit und auf dem nahen 3000 Fuß hohen Zwaartkop hatte es in diesem Jahre geschneit.

22 Meilen von P.-M.-Burg entfernt liegt die deutsche Ansiedlung New-Hannover. Man fährt dahin im Wagen über Noodsberg durch weidereiches, strichweise bewaldetes Land mit zahlreichen Kafferntraals, in deren Nähe Felder unter Pflug sind und Viehherden weiden. Im New-Hannover-District leben etwa 13000 Kaffern und 1000 Weiße, meist eingewanderte Hannoveraner, welche Mais und Gemüse bauen und gute Pferde und Rinder züchten; unsere Landsleute hier leben behaglich, aber einfach, wie leidlich gut situirte Bauern bei uns, haben ihr gutes Auskommen, aber meist nicht mehr. Die Rinderpest hat auch hier großen Schaden angerichtet, dafür ist aber der Preis der Ochsen von 2½ auf 12 £ gestiegen und dadurch ein guter Theil des Verlustes wettgemacht worden. Hier gezogene Pferde erzielen bis zu 150 £. Unsere hiesigen Landsleute besitzen Bodenflächen bis zu 1000 Acres, billiges Regierungsland ist aber auch hier schon recht selten

und Ländereien, die vor 15 bis 20 Jahren 27/— per Acre kosteten, werden heutigen Tages mit 3 bis 4 £ bezahlt. Den lohnendsten Erwerb bildet jetzt die seit einigen Jahren eingeführte Wattle-Kultur. Das gepflügte Land wird mit Wattle besät, zwischen welchen man im ersten Jahre noch Mais zieht; der Baum wächst ohne Pflege weiter und ist im fünften Jahre ertragsfähig. Die Borke ist mit Hülfe von Messern leicht abzulösen, wird dann — theilweise bereits mit Maschinen — geschnitten und in Säcke verpackt. Solange die projectirte Bahn zwischen Greytown und Durban noch nicht gebaut ist, liegt auf dieser Gerbrinde allerdings eine hohe Fracht, nämlich 30/— per Ton von New-Hannover nach Durban oder ebensoviel wie von Durban nach London, wo für das Product 6 £ per Ton bezahlt wird. Auch die Kolonie New-Hannover ist bislang rein deutsch geblieben, die Kinder auf den Wegen grüßen in deutscher Sprache und es ist nur zu bedauern, daß in Kirche und Schule dadurch eine Spaltung besteht, daß zwei hannöversche Kirchen hier vertreten sind, nämlich die lutherische und die lutherisch-separirte.

Unweit New-Hannover liegen noch die deutschen Ansiedelungen Kirchdorf und New-Hermansburg.

Um einen echten Kafferntraal zu besuchen, fährt man von Pietermaritzburg aus am besten nach der nahen kleinen Station Zwaartkop und steigt von hier aus in 20 Minuten über Bergmatten hinauf zu dem Kraale des Häuptlings Tetelefu, einer Ansiedlung von ungefähr 30 in Hufeisenform angelegter Hütten, welche von einer runden Felsblock-Mauer umgeben ist und in der Mitte eine Dorneneinfriedigung zeigt, in welche des Nachts über die Rinder, Ziegen und Schafe getrieben werden. Das Wort „Kraal" bedeutet eine eingezäunte Gruppe von Hütten und ist das verdorbene spanische „coral" = Hürde. Ein kleines Silberstück an den ersten mir begegnenden Knaben und der Wunsch: „Mina funa Inkosi" d. h. „Ich will den Häuptling sehen" führte mich bald vor den hohen Herrn, der in einem nahen Wattle-Wäldchen gerade Ministerrath mit drei seiner Indunas oder Unterhäuptlingen abhielt. Tetelefu trug nur zwei Felle um die Hüften, war sonst ganz nackt, hatte aber wegen der herrschenden Kälte einen Havelock umgeworfen; in dem Kopfring, der seine hohe Stellung bezeichnete, stack der Hornlöffel für den Schnupftabak, der in einem kleinen, mit Messingdrath verziertem Flaschenkürbis aufbewahrt wurde. Die Indunas trugen europäische Drillanzüge, vom Kopf herabhängend Schnuren bunter Perlen, in der Hand lange Nilpferdpeitschen. Der Häuptling ließ sich zunächst nicht stören; die vor ihm hockenden Indunas fuhren fort, Stammesangelegenheiten vorzutragen, die Tetelufu meist stumm anhörte und in langen Zwischenpausen durch kurze Bescheide abfertigte, welche die Indunas mit zustimmendem Kopfnicken unisono repetirten. Nach Erledigung des Vortrags führte mich der mir als sehr ritterlich geschilderte Häuptling nach seiner Hütte; man hatte mir gesagt, daß er viel zu „edel" sei, um Geld, aber nicht abgeneigt, irgend eine europäische Spielerei anzunehmen und ich bot ihm deshalb einen mitgebrachten, in Leder gefaßten Krystallspiegel an; aber die

Digitized by Google

beabsichtigte Schonung seines Zartgefühls erwies sich als sehr überflüssig, der „edle“ Herr Häuptling forderte ganz formlos 2 Schilling Eintrittsgeld und öffnete seine gastliche (?) Thür erst nach dessen Erlegung. Die Häuptlingshütte ist dadurch ausgezeichnet, daß sie zwar in der üblichen Schildkrötenform, aber aus Holz erbaut und mit streifenweise roth, schwarz und weiß bemaltem Leder überzogen ist; davor ist eine Art Windfang, dessen Thür hoch genug ist, um ohne sich zu bücken ins Innere treten zu können. Dieses Innere besteht aus einem freien hohen Raume ohne Stützen, zeigt an der einen Seite eine eiserne Bettstelle, an der anderen ein Regal mit geschnitzten, hölzernen, kesselartigen Schalen, in der Mitte einen Tisch mit einem großen Kürbisgefäß für Milch und einen Blechbecher, davor einen Stuhl, den einzigen im Raume, den der Herr Chef sofort selbst besetzte. Die anderen Hütten bestehen aus dem üblichen bienenkorbförmigen Astgestell mit Binsendeckung, haben einen sehr niedrigen Eingang zu dem von 4 bis 6 Baumstämmen gestützten, sehr räucherigen Innern, dessen Fußboden aus festgestampfter glatter Erde besteht und in der Mitte die Feuerstelle zeigt; die Decke ist durch eine Astlage ziemlich niedrig horizontal abgeschoren; als Möbel findet man einige Truhen, Schlafmatten, Wasserfäßer und weniges Kochgeschirr. Auch die Frauen gehen bis auf den Perlenschmuck nackt, hatten z. Z. wegen der herrschenden Kälte aber meist eine Wolldecke umgeworfen. Die Knaben gehen ganz nackt oder tragen höchstens einen Schurz von Katzenfell. Der Herr Häuptling beherrscht etwa 400 Seelen, worunter er 18 Frauen und 80 Kinder sein eigen nennt. Eine Erfrischung wurde mir nicht angeboten, aber auf mein Ersuchen und gegen die fürstliche Spende von einem Schilling trat man in Reihen zu einem Kriegstanz an, ausgerüstet mit hohen Schilden aus Ochsenhaut, hölzernen Keulen (Kirris) und Wurfspießen (Assegaies). Der „Tanz“ bestand in einem Trampeln auf demselben Flecke in Triolentempo, wobei die Oberkörper leicht nach vorn gebeugt und stöhnende Laute ausgestoßen, hin und wieder die Keulen und Spieße geschwungen und drohend gegen die Zuschauer gerichtet wurden; auf einer Baumtrommel wurde dazu Musik gemacht, die mehr „kriegerisch“ als harmonisch war. Eine allgemeine Bettelei beschloß das Fest, nachdem der Häuptling Adieu gesagt hatte und seiner Wege gegangen war.*) Der Rundblick von Teteleku's Lager aus ist prächtig und weit und hat einen ganz alpinen Charakter. Auf der einen Seite die Kuppe des Zwaartkops, auf der anderen unten im Kessel Pietermaritzburg mit dem Tafelberg dahinter, mit Ausnahme der Kloofs und angepflanzten Strecken nirgends Bäume, überall nur Matten, mit weit auseinander liegenden kleinen Kaffernkraals.

Die Weiterfahrt von Pietermaritzburg nach Johannesburg bietet in Howick Gelegenheit, den 2 Meilen von der Station entfernten 360 Fuß hohen Fall des Umgeniflußes zu bewundern und die Bahn überschreitet weiterhin die Höhe des 2. Randgebirges bei Highlands (4950 Fuß), von wo aus im Westen die höchsten Kuppen Südafrikas, Giants Castle (11 000 Fuß) und Champagne Castle (12 000 Fuß) und der Steilkessel mit dem Tugelafall sichtbar werden. Die Bahn senkt sich wieder auf 3100 Fuß zu einer der

*) Teteleku, welcher in den Sulukriegen auf Seite der Engländer kämpfte und 50 Jahre über seinen Stamm herrschte, ist Mitte 1899 im Alter von 80 Jahren in seinem Kraal gestorben.

Digitized by Google

schmalen Terrassen, welche Ende Oktober, da sich der Regen in diesem Jahre verspätet hatte, nur trockenes Gras zeigte; dazwischen zahlreiche bienenkorbförmige, ein bis zwei Fuß hohe Ameisenhaufen mit reibeisenartiger Oberfläche, wenige schmale Wasserfäden (spruits) und dürftige Mimosen. Im Westen steigt die mit Schnee bedeckte blaue Hauptkette der Drakensberge steil empor. Europäische Ansiedelungen sind hier sehr selten, selbst die kleinen Kaffernkraals erscheinen nur in größeren Abständen. Der schwarze Kaffernfink, dessen Männchen während der Brunstzeit fußlange Schwanzfedern trägt, ist hier häufig. In Station Ladysmith theilt sich die Bahn in die Oranjefreistaat- und die Transvaallinie und letztere führt uns bald zu den reichen Kohlenfeldern von Dundee und Newcastle, welche nach denen von Middelburg in Transvaal als die besten Südafrikas gelten. Nach Newcastle steigt die Bahn in Zickzacks, wobei zweimal die Lokomotive umgesetzt wird, zu dem 5000 Fuß hohen Centralplateau hinauf, passiert die abgestumpfte Pyramide des Majuba-Berges mit den Gräbern der hier 1881 gegen die siegreichen Buren gefallenen Engländer und bald darauf die Natalgrenzstadt Charlestown und den kleinen Transvaal-Grenzort Volksrust. Hier werden Gepäck und Reisende einer peinlichen Visitation auf Waffen unterzogen; geheimnisvoll wird ein Passagier nach dem andern in ein kleines Gemach gewinkt, dort nach zollpflichtigen Sachen und zwar speziell nach Waffen gefragt und dann vorn und hinten von oben bis unten betastet, um ja keinen Revolver durchzulassen. Damen werden in einem anderen Zimmer von einer Matrone ebenso scharf untersucht, und von den Koffern und Wäschesäcken bleibt auch nicht der kleinste Winkel undurchwühlt. Diese weitgehende Belästigung wird damit entschuldigt, daß englische Passagiere und Schaffner eine Zeit lang einen schwungvollen Schmuggel in Waffen, polnische Juden einen solchen in allerlei Artikeln betrieben haben, sodaß man hier sehr scharf geworden ist, während die Transvaalbeamten an der portugiesischen Grenze so coulant verfahren, wie es unverdächtigen Reisenden gegenüber heutigen Tages in der ganzen gesitteten Welt üblich ist. In Transvaal wird streng darauf geachtet, daß Farbige in keiner höheren als den mit „Kleurlingen" bezeichneten 3. Klasse fahren dürfen, höchstens wird einem reichen Inder gegenüber einmal ein Auge zugedrückt.

Die Gegend, die wir nun durchfahren, das „Hooge Veldt", ist zunächst glatt wie ein Billard und trostlos langweilig, ohne Busch und Baum und z. Z. ganz ausgedörrt, so daß man nicht begreift, wo die hier weidenden Rinder, Pferde, Schafe und Ziegen überhaupt ihr Futter finden. Die Bahnlinie ist hier nicht, wie in den englischen Kolonien, überall durch Drahtzaun abgesperrt. Die Felder wurden zur Zeit gerade abgebrannt, bevor sie unter Pflug genommen wurden. Hin und wieder trifft man niedrige Lehmblockhütten für Inder oder Kaffern; Bauerngüter der Buren oder gar Städte sind aber sehr dünn gesät. Die Freiheitsliebe führte die Buren in diese Wildniß, um vor England sicher zu sein; die schlichten Leute wählten sich ein Land, daß anscheinend zu den ärmsten der Welt gehörte und stießen dabei, ohne es zu wissen, auf eine Schatzkammer der Mutter Erde.

Digitized by Google

Bei Standerton wird der unscheinbare Vaalfluß überschritten, bei dem freundlichen Städtchen Heidelberg, dem gesündesten Platze Transvaals, mit einer stattlichen deutschen Kolonie, treten wieder niedrige Bergzüge auf, es erscheinen bald die ersten Minen, die sich mit ihren elektrisch beleuchteten hohen Fördergestellen und Hallen von Elandsfontein — Station für die Zweigbahn nach Pretoria — bis nach Johannesburg in fast ununterbrochener Linie folgen. In der berühmten Goldstadt empfängt uns die schöne, aus Eisen und Glas erbaute „Park-Station" und die Hotelomnibusse stehen bereit, den Reisenden in die nahe Stadt zu bringen. Die Hotels daselbst sind noch ziemlich mäßig, Heath's (20/— per Tag) hat bessere Zimmer, Grand National (15/— per Tag) besseres Essen; das beste Restaurant der Stadt ist das im Bahnhof selbst von einem Deutschen gehaltene.

Tragen wir zunächst noch einige Details über die Transvaalgeschichte nach: Anfang des 19. Jahrhunderts hatten sich die im Nordwesten des heutigen Sululandes lebenden Amendebeli — der Name wurde später in Matabele corrumpirt — mit den Sulus vereinigt; als sich ihr Chef Mosilikatze aber gegen den mächtigen Sulukönig Schaka 1817 unbotmäßig erwies, wurden er und sein Stamm von dem grausamen Schaka zum Tode verurtheilt. Die ganze Horde entzog sich diesem Urtheil durch die Flucht nach den Ländern, welche heutigen Tages Transvaal und Betschuanaland umfassen und unterjochte oder tödtete die dort Angesessenen. Mit den Buren-Voortrekkern zuerst bei Kroonstadt im Oranjefreistaat zusammengetroffen, wurden sie von diesen über den Vaalfluß zurückgetrieben und dort Anfang 1837 von den Buren unter Potgieter und Maritz geschlagen. Auch von den Sulus bedrängt, zogen sich die Matabele noch im selben Jahre jenseits des Limpopo zurück. Die Transvaalburen fanden neuen Nachzug besonders durch ihre 1848 nach der Schlacht bei Boomplaats aus dem Oranjefreistaat auswandernden Landsleute und 1852 wurde ihre Unabhängigkeit von England in der Sandfluß-Konvention anerkannt; darin wurde dem Transvaalstaat das Recht voller Selbstständigkeit ausdrücklich zuerkannt und England verpflichtete sich dazu, sich jeder Eingriffe nördlich vom Vaalfluß zu enthalten. 25 Jahre lang war es den Buren nun auch beschieden, ein von England völlig unbehelligtes Leben führen zu dürfen. Die Bevölkerung lebte zu zerstreut, um sofort eine geschlossene Regierung zu bilden und die vier hier entstandenen kleinen Republiken Potscheffstroom, Lydenburg, Utrecht und Zoutspansberg wurden durch Pretorius Bemühung allmählig, endgültig erst 1860 zu dem Staate Transvaal vereint. Auch diese Zentralregierung blieb zwar schwach und mittellos, aber dafür fühlte sich Jedermann als freier Herr auf seiner weiten Farm. Die Verhältnisse fingen an, sich zu trüben, als Transvaal mit Portugal in Unterhandlung trat zum Zweck der Erbauung einer Bahn nach der Delagoa-Bai, wodurch die Ausfuhr von Natal, über welches sie bislang den Weg nehmen mußte, abgelenkt worden wäre; um sich das bedrohte Handelsmonopol zu sichern und „um die Buren vor Vernichtung durch die Zulus zu schützen" benutzte England einen für die Finanzlage der

Buren verderblichen Raubzug des Kaffernhäuptlings Sikukuni, um 1877 das Transvaal durch seinen Commissar, Sir Theophilus Shepstone mit einer „Macht“ von 25 Polizisten zu annectiren und als britische Kolonie zu erklären, auf Grund einer „Volksabstimmung“, an der meist nur die englisch gesinnten Stadtbewohner theilnahmen. Die durch innere Streitigkeiten geschwächten Buren begnügten sich zunächst mit Protesten, als man ihnen aber die officiell zugesagte Selbstverwaltung vorenthielt, die militärische englische Besatzung durch ihre Anmaßung und Rohheit Anlaß zu gerechter Entrüstung gab und ein persönlicher Bittgang von Krüger, Joubert und Pretorius nach London 1880 erfolglos geblieben war, organisirte man unter diesem Triumphirat den Widerstand und schlug die aus Natal anrückenden englischen Truppen Anfang 1881 bei Laings-Nek, Ingogo und dem Majubaberg. Da die Buren aber wohl wußten, daß sie auf die Dauer den Engländern kaum gewachsen waren, andrerseits das jüngst zur Herrschaft gekommene Kabinet Gladstone den Frieden wünschte, so kam es im August 1881 zu dem Vertrage von Pretoria, welcher in seiner Einleitung allerdings die Souzeränität Großbritanniens über Transvaal feststellte, letzerem aber seine völlige Unabhängigkeit in Bezug auf das innere Staatswesen zurückgab; alle auswärtigen Beziehungen der Republik sollten durch England controllirt werden. Da einzelne Punkte dieser Konvention sich nicht bewährten, ging Ende 1883 eine Deputation mit Paul Krüger an der Spitze und den Generälen Joubert und Smit nach London, um eine Abänderung derselben zu besprechen, auf welche Lord Derby, der damalige Kolonialminister, auch einging. Diese neue „Londoner-Konvention von 1884“ erwähnte die „Souzeränität“ nicht mehr und enthielt betr. der auswärtigen Beziehungen des von jetzt ab „Südafrikanische Republik“ genannten Staates nur die Einschränkung, daß Verträge, welche letzterer mit auswärtigen Staaten oder mit Eingeborenen — mit Ausnahme des Oranjefreistaates — einzugehen beabsichtigen sollte, der englischen Krone zur Genehmigung zu unterbreiten seien. In England, wie in Südafrika gab man sich mit diesem neuen Abkommen zufrieden. Für Rückendeckung, welche Transvaal den Engländern im Sulukrieg angedeihen ließ, bekamen die Buren den nördlichen Theil des Sululandes, gründeten hier 1884 die „Neue Republik“, drangen allmählich bis zum Meere vor und beanspruchten nun auch die Küste bis einschließlich der Lucia-Bai, auf welche auch Lüderitz Anspruch erworben hatte, die aber von der deutschen Regierung nicht anerkannt wurden. Ein Vertrag zwischen England und Transvaal setzte 1888 die Grenzen der „Neuen Republik“, welche im nächsten Jahre der „Südafrikanischen Republik“ einverleibt wurde, derart fest, daß die Lucia-Bai England verblieb und den Buren die erstrebte Verbindung mit dem Meere abermals abgeschnitten wurde. Die Goldentdeckungen fingen inzwischen an, das Land mit Ausländern zu überschwemmen, von denen ein Theil zwar bald dieselben Rechte wie die Buren verlangte, sich aber weigerte, dafür auch die Militärverpflichtungen im Kriegsfall zu übernehmen. Die Transvaalregierung sah sich deshalb im Interesse ihrer Selbsterhaltung gezwungen, den Erwerb

Digitized by Google

des Wahlrechts zu erschweren und zwar hauptsächlich durch allmähliche Ausdehnung der Minimal-Wohnzeit im Lande auf 14 Jahre. Sie verstieß damit zwar gegen unter anderen Verhältnissen — schon vor der Konvention von 1881 — gegebene und damals ehrlich gemeinte Versprechungen betr. gleicher Behandlung von Einheimischen und Fremden, aber diese Zusagen waren in die Konventionen von 1881 und 1884 nicht aufgenommen worden, also auch nicht gesetzlich bindend. Die Transvaalregierung hatte umsomehr Ursache in dieser Beziehung vorsichtig zu sein, als die nach dem Goldland herzuströmenden Ausländer natürlich vielfach sehr zweifelhafte Elemente waren, die ihren Aufenthalt in der Republik nur vorübergehend nahmen. Im Uebrigen war den meisten im Transvaal lebenden Fremden an dem Erlangen politischer Rechte sehr wenig gelegen und nur ein Theil der in Johannesburg lebenden Engländer, finanzielle und politische Abenteurer, sorgte für Schürung der Unzufriedenheit und plante den Umsturz der Transvaalregierung, im Einverständniß mit dem Premierminister Rhodes in Kapstadt und dem Kolonialminister Chamberlain in London. Die „Unzufriedenen“ in Johannesburg sollten einen Aufstand insceniren und Jameson's Polizeitruppen aus Rhodesia dann „zur Rettung der Ordnung“ einschreiten und der Buren-Regierung ein Ende machen. Aber die Johannesburger Verschwörer waren muthiger mit dem Worte als mit der That und zögerten; selbst Jamesons vorzeitiger Einbruch vermochte sie nicht zur Erhebung anzustacheln. Die amerikanischen „Reformer“ waren nicht geneigt, der Hißung der englischen Flagge zuzustimmen und so endete denn dieser treulose englische Ueberfall, Jamesons berüchtigter „Heldenritt“, Anfang 1896 mit der Unterwerfung der Engländer bei Krügersdorp unter die wachsamen Buren, welche auch den Führern des Raubzuges großmüthig verziehen und den Anfang 1897 von der Britisch-Südafrika-Co. reclamirten Schadenersatz von 1 677 000 £ nicht bekamen. Daß Rhodes sich vor dem parlamentarischen Untersuchungsausschuß in London nicht als Angeklagter, sondern vielmehr als Ankläger der Südafrikanischen Republik gebärden durfte, gab der Transvaalregierung alle Ursache, gegen die Engländer mißtrauisch zu bleiben und mit den von diesen beanspruchten Reformen vorsichtig vorzugehen. Die gemeinsame Gefahr veranlaßte die Südafrikanische Republik und den Oranjefreistaat, nachdem schon Anfang der 60 er Jahre Pretorius vergeblich ihre Vereinigung angestrebt hatte, 1897 zum Abschluß eines Schutz- und Trutzbündnisses und der alte Präsident Krüger, welcher sein hohes Amt seit 1882 bekleidet, wurde bei der neuen Präsidentenwahl mit überwältigender Majorität zum 4. Male wieder gewählt. Im Frühjahr 1899 begannen die „Uitlanders“ in Johannesburg wieder lebhafter zu agitiren und sandten im März durch Vermittlung des Oberkommissars für Südafrika, Sir Alfred Milner, eine mit 21 684 Unterschriften bedeckte Petition an die Königin von England ab, worin sie um Unterstützung ihrer Reformbestrebungen baten. Auf Chamberlains Vorschlag fand darauf Ende Mai in Bloemfontein eine Konferenz zwischen Präsident Krüger und Sir Alfred Milner statt, „um die Lage in versöhnlichem Geiste

Digitized by Google

zu besprechen." Im Laufe dieser und späterer Verhandlungen, die sich besonders darum drehten, den Ausländern durch Erleichterung der Wahlberechtigung eine möglichst baldige angemessene Vertretung im Transvaalparlament zu geben, ist die Burenregierung den englischen Wünschen, die dazu bedingte Wohnzeit im Lande von 14 auf 5 Jahre herabzusetzen, entgegengekommen, verlangte andrerseits aber ausdrückliche Anerkennung der 1884er Konvention betr. voller Freiheit der inneren Verwaltung und Aufgabe der englischen Souzeränitätsansprüche. Der Buren Stammesgenossen im Oranjefreistaat und selbst in der Kapkolonie fanden die von Transvaal gemachten Zugeständnisse an die Ausländer allen gerechten Ansprüchen entsprechend, aber je mehr man zugestand, umsomehr verlangte England, Chamberlain wechselte plötzlich wieder den Verhandlungsstandpunkt, verlangte nunmehr auch die Gleichberechtigung der englischen Sprache im Transvaalparlament und die Schleifung der Forts in Johannesburg und Pretoria, ließ immer deutlichere Drohungen folgen und Truppen nach Südafrika schicken und gegen Transvaals Grenzen vorrücken. Es wurde so immer klarer, daß es Chamberlain überhaupt nicht ehrlich daran lag, den Frieden zu bewahren, sondern daß er die Gelegenheit benutzen wollte, der Buren Selbstständigkeit ein für allemal ein Ende zu bereiten, und die Transvaalregierung handelte in einer Zwangslage, als sie am 9. Oktober ein Ultimatum an die englische Regierung richtete mit dem Ersuchen, binnen 48 Stunden eine befriedigende Erklärung dahin zu geben, daß die schwebenden streitigen Angelegenheiten durch Schiedsgericht oder auf andere freundschaftliche Art geregelt, die englischen Truppen sofort von den Grenzen Transvaals zurückgezogen und die Zahl derselben in Südafrika auf den Bestand vor dem 1. Juni 1899 reduzirt werden sollte. Die englischen Jingo-Kreise bezeichneten es als eine „verdammte Unverschämtheit" der Buren, daß sie nicht geduldig warteten, bis die Engländer ihre trotz der Rodomontaden sehr rückständige Mobilisirungsvorbereitung beendigt und ihrerseits den Krieg erklärt haben würden, und die englische Regierung ließ Präsident Krüger „kurz und sehr würdevoll" sagen: sie bedaure einen so ernsten Schritt und habe ihm zur Zeit nichts weiter mitzutheilen. So trat also am 11. Oktober der Kriegszustand ein und der Oranjefreistaat erklärte auf eine Anfrage Sir Alfred Milners, daß er seinen Abmachungen getreu zu Transvaal stehen würde.

Laut der 1890 revidirten Verfassung Transvaals besteht seine Regierung aus einem auf 5 Jahre vom Volke direct gewählten Präsidenten, einem 1. Volksraad, dessen Mitglieder im Lande geboren oder seit 1876 ansässige Bürger sein und einem 2. Volksraad, dessen Mitglieder 4 Jahre im Lande ansässig sein müssen. Die Zahl der Mitglieder beider Kammern ist die gleiche und wird zeitweilig vom Volksraad festgesetzt; z. B. beträgt sie je 27; sie beziehen Diäten von 3 £. Wahlberechtigt zum 1. Raad ist jeder seit 14, zum 2. Raad jeder seit 2 Jahren anwesende Bürger. Um Bürger zu werden, muß man 2 Jahre im Lande leben, auf alle politischen Rechte in anderen Staaten verzichten und eine Gebühr von 5 £ entrichten. Man vergleiche da-

Digitized by Google

mit die Naturalisationsbedingungen in England: 6 Jahre Aufenthalt im Lande; Bescheinigung der Loyalität durch 4 Bürger; jährliche Steuerzahlung von mindestens 5 £. Die Summe der Wahlberechtigten in Transvaal beträgt z. B. etwa 30 000. Farbige sind auch hier von politischen Rechten ausgeschlossen.

Das stehende Heer unter einem auf 10 Jahre gewählten Generalkommandanten zählt nur 400 Offiziere und Artilleristen, im Kriegsfall wird das „Kommando", d. h. die sämmtlichen wehrfähigen Männer zwischen dem 16 und 60. Jahre aufgeboten und diesen 30 000 Mann regulärer Truppen könnten im Nothfall 50 bis 60 000 Sulu-Hülfstruppen zur Seite gestellt werden. Die Befestigungen von Pretoria bilden den Mittelpunkt der Landesvertheidigung, aber auch in Johannesburg ist ein Fort errichtet worden.

Die offizielle Sprache ist die holländische, Staatskirche ist die niederdeutsch reformirte, aber es herrscht volle kirchliche Toleranz.

Die Währung ist die englische, doch prägt die Republik eigene Gold-, Silber- und Kupfermünzen mit dem Kopfe von Präsident Krüger; Penny-Stücke sieht man allerdings kaum im Verkehr, die kleinste coursirende Münze ist vielmehr das „Tikkie" genannte 3d Stück, wofür man eine Zeitung oder eine Schachtel Zündhölzer kaufen kann; Briefmarken ersetzen, wo nöthig, die fehlenden Kupfermünzen.

Die Staatseinnahmen betrugen in 1897 4 480 000 £, die Ausgaben 4 394 000 £, die Staatsschulden, ohne die Eisenbahngarantien, 2 690 000 £. Zu den Einnahmen liefern Einfuhrzölle ca. 28 %, die Eisenbahn nnd Lizensen je 16 %, das Dynamitmonopol 8 %, während auf directe Steuern nur 4 % entfallen. Die Hüttensteuer beträgt 10/— pro Jahr, die ziemlich läßig eingetriebene Personalsteuer für Weiße 18/6 und dazu kommt bei Geschäftsleuten noch eine Patentsteuer und eine Abgabe von 1 ‰ auf den vermuthlichen Jahresumsatz, der am Anfang des Jahres abzuschätzen ist. Die directen Steuern kommen also kaum in Betracht. Dagegen sind die indirecten Steuern so vertheilt, daß die wenigen Waaren, die der Bur braucht, wie Kaffee, Getreide, Zucker und Kleiderstoffe, ungefähr zollfrei sind. Dies bewirkt, daß die Ausländer für angeblich neun Zehntel der Staatseinnahmen aufkommen. Vergeblich verlangte die 1897 eingesetzte Industrie-Kommission die Abschaffung aller Abgaben auf Lebensmittel, weil das Land nicht alle eigenen Bedürfnisse befriedigen könne. Die Regierung beschloß im Gegentheil Erhöhungen. Die großartige Entwicklung Transvaals in den letzten 15 Jahren ergiebt ein Vergleich der Zolleinnahmen, welche 1883 30000 £, 1897 1 289000 £ betrugen.

Die Eisenbahnen des Landes sind unter staatlicher Zinsgarantie sämmtlich von der mit einem Kapital von 14 Millionen Gulden arbeitenden Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahngesellschaft erbaut und verwaltet und es waren 1898 1247 km im Betrieb; außer ihrem Stammkapital hat die Gesellschaft 6 Millionen £ Obligationen ausgegeben.

Die Einfuhr betrug 1897 $13\frac{1}{2}$ Millionen £ und die fast ausschließlich in Gold bestehende Ausfuhr $11\frac{2}{3}$ Millionen; Wolle, Rindvieh, Getreide, Felle und Häute liefern geringe Ausfuhrwerthe. In der Einfuhr stehen

Digitized by Google

obenan Maschinen, besonders für die Minen, Brotstoffe, fertige Kleider, Eisenwaaren, Holz, Manufactur- und Lederwaaren, Spirituosen und Wollwaaren und der Zollsatz beträgt im Allgemeinen 7 ½ % ad val., wozu bei anderen als südafrikanischen Bezugsländern noch ein Zuschlag von 20 % tritt. Maschinen, Stabeisen und Zaundraht bezahlen nur 1 ½ % ad val. und die Importzölle sind also keineswegs drückend. Während für den Transit nach Transvaal Portugal nur einen Zoll von 3 % erhebt, berechnen Natal und die Kapkolonie einen solchen von 5 %. Im Jahre 1898 fiel die Einfuhr in Folge der Rinderpest und Mißernte auf 10 ⅔ Millionen.

Der Handels- und Freundschaftsvertrag zwischen Deutschland und Transvaal datirt aus dem Jahre 1885. Die directe Ausfuhr Deutschlands nach Transvaal betrug in den Jahren 1896: 14 Millionen, 1897: 12 Millionen und 1898: 9 Millionen Mark. An Umsatz gewonnen haben seit 1896: Zündstoffe, Glycerin und besonders Cyankalium.

Neben dem weitaus den Hauptwerth liefernden Bergbau, welcher außer Gold auch Kohle, Diamanten, Silber, Blei und Eisen umfaßt, kommt hauptsächlich Viehzucht und etwas Ackerbau in Betracht. Die Landpreise in Transvaal reguliren per Acre für geringes Weideland 1/—, für Farmland 5 bis 20/—, für gutes Land bei Irene ist bis 80 £ per Acre bezahlt worden und für Tabak geeigneter Boden bei Rustenburg ist überhaupt schwer zu bekommen. Eine „Farm" umfaßt 3750 Morgen und ist mit 30/— Erbpacht belastet, welche für Nichtresidenten verdoppelt wird. Im Kriegsfall wird eine Kriegssteuer von 10 £ pro Farm erhoben.

Die Gesammtfläche des Landes beträgt 308 560 □km und davon sind ⅔ 1500 bis 2000 m hohes Tafelland, auf dem sich vereinzelte Bergzüge erheben. Die Zahl der Einwohner beläuft sich zur Zeit auf etwa 880 000, wovon 600 000 Kaffern, Basutos und Betschuanen, 80 000 Buren und 200 000 fremde, nämlich Afrikander d. h. in Südafrika geborene Weiße, Engländer und andere Ausländer (Deutsche, Nordamerikaner, Holländer, Franzosen, Russen, Skandinavier u. s. w.) sein mögen. Die Kaffern werden von den Buren streng patriarchalisch regiert, haben keine politischen Rechte, dürfen weder Grundeigenthum, noch Bergwerkgerechtsame erwerben und sind meist als Knechte der Buren und als Minenarbeiter thätig. Die Buren sind die Großgrundbesitzer, die Fremden monopolisiren Bergbau, Industrie und Handel.

Mit Ausnahme von Johannesburg und Pretoria giebt es nur 5 Städte mit über 1000 Einwohnern, nämlich Klerksdorp mit 6000, Potscheffstroom und Heidelberg mit je 2500, Pietersburg mit 1400 und Middelburg mit 1200.

Das überraschendste Bild betr. der rapiden Entwicklung des Landes seit der Goldentdeckung bietet natürlich das Centrum der hiesigen Goldproduktion, die moderne Stadt Johannesburg. Es erscheint fast wie ein Märchen, daß hier noch bis zum Jahre 1886 auf dem öden Veldt nur einige Bauernhäuser und Kaffernhütten standen, während sich hier jetzt eine Stadt erhebt, in der 100 000 Menschen wohnen, vier Bahnen einmünden, Pferdebahnen den Verkehr vermitteln, tägliche Zeitungen erscheinen und die Geschäftshäuser und

Digitized by Google

Clubs denen in Großstädten Europas nicht nachstehen. Die Mulde, in der Johannesburg liegt und die benachbarten Hügel, der „Rand“, sind mit Häusern bebaut, zwischen denen die rasch emporgeschossenen Eukalyptus hervorragen, und im Süden der Stadt starrt ein Wald von Schloten und Förderwerken der Goldgruben, welche Tag und Nacht an der Arbeit sind, das dämonische Metall aus der Gruft zu holen, in der es seit den Schöpfungstagen begraben liegt. Gewiß sieht in der Stadt noch Manches unfertig aus, die Straßen sind noch ungepflastert, die Wasserversorgung ist mäßig, eine Canalisation existirt noch gar nicht — aber die Fortschritte, die in kurzen 12 Jahren gemacht wurden, sind erstaunliche und seitdem der Stadt 1897 an Stelle der patriarchalischen offiziellen Verwaltung eine eigene Verwaltung eingeräumt ist, sollte ihre Weiterentwicklung eine leichte sein. Diese städtische Verfassung bestimmt in liberaler Weise, daß zwar die Hälfte des Stadtrathes aus Männern bestehen muß, welche das Staatsbürgerrecht erlangt haben, die andere Hälfte aber aus den Reihen der Ausländer gewählt werden darf, während die Regierung sich die Bestellung des Bürgermeisters vorbehält.

Die Stadt ist durchaus schachbrettartig in gleichen Quadraten angelegt und mit einer Reihe größerer Plätze ausgestattet, von denen der central gelegene Marktplatz seiner Ausdehnung nach die erste Stelle in ganz Südafrika einnimmt; solange noch aller Verkehr mit vielspännigen plumpen Ochsenwagen stattfand, war ja natürlich ein großer Platz für dieselben nöthig, heute macht er in seiner riesigen Ausdehnung einen ziemlich öden Eindruck. In seiner Mitte erhebt sich die Markthalle, wo man alle europäischen Gemüse und sonstige Lebensmittel findet, während sich auf dem freien Platze eine Anzahl Stände erheben, wo Vieh und alles mögliche Andere öffentlich versteigert wird. An der Ostseite des Platzes erhebt sich das stattliche Post- und Telegraphengebäude und ringsum finden wir nun ein eigenartiges Gemisch von vierstöckigen modernen Prachtbauten englischen Stiles mit Sandstein- und Blendziegel-Façaden, neben elenden Erdgeschoß-Buden aus Wellblech, welche aber natürlich immer mehr schwinden; die Mehrzahl der neuen, ein bis zweistöckigen Häuser sind mit eisernen Balkonen und Veranden verziert. Die drei Hauptstraßen sind die von Ost nach West laufenden Pritchard-, President- und Commissioner-Street und überall trifft man eine unglaubliche Anzahl von Bars an, wo vielfach sehr verfälschte Spirituosen verkauft werden. Das Gesetz von 1896 räumt Johannesburg 88 Schankstätten ein, die Stadt weist deren aber 433 auf. Deutsches Bier kostet in Johannesburg 3/6 bis 4/— die Flasche, aber man braut schon recht gutes Bier im Transvaal selbst, in Pretoria, in Potscheffstroom und besonders in Johannesburg, wo die stattliche Castle-Brauerei obenan steht; überall sind die Braumeister Deutsche oder Schweizer. Vom Faß verschenkt, gut geeist und unter Druck ist das nach deutscher Art gebraute Lagerbier der Castle-Brauerei, welches aus Flaschen ziemlich flau schmeckt, ein ganz angenehmes Getränk und wird allein oder mit kohlensaurer Limonade gemischt, als sehr beliebter „Shandy Gaff“, an den Bars zu 6 d das kleine Seidel verkauft. Ein 6 Gallonen-Faß kostet in der Brauerei 18/—.

Digitized by Google

Die halbe Flasche Apollinaris kostet 1/6, Teplitzerwasser 1/—. Weine sind sehr theuer und von meist fragwürdiger Qualität, Champagner kostet 20/— die Flasche. Daß der Durst hier stark ausgeprägt ist, verschuldet theilweise ein trockener Wind, der jeden Tag zwischen 10 und 3 Uhr die Stadt in eine Wolke rothen Staubes hüllt und eine der größten Unannehmlichkeiten von Johannesburg bildet. Im Juli und August sinkt die Temperatur hier auf 6° unter Null, sodaß das Eis zuweilen selbst Mittags nicht aufthaut; andrerseits steigt das Thermometer hin und wieder selbst im Winter auf 37° im Schatten. Zur Zeit, Ende Oktober, herrschte bei Windstille blauer Himmel und klare Luft. Von den zahlreichen Clubs ist der vornehmste der schöne „Rand-Club“, welcher ein Eintrittsgeld von 100 £ und einen monatlichen Beitrag von 1 £ fordert. Weit eleganter, aber überladen und protzenhaft ausgestattet, ist der mit 240 Mitgliedern soeben eröffnete „New Club“, der für Bau und Einrichtung seines Lokals 60 000 £ ausgegeben hat, während der glücklichste aller hiesigen Clubs zweifelsohne der „Turf-Club“ ist, welcher sein Gebäude auf später als so werthvoll erkanntem Goldland errichtet hat, daß die Gründerantheile von 5 £ heute 3000 £ werth sind.

Zweimal per Tag finden in der Börse Quotationen der Transvaalwerthe statt; im Oktober 1898 notirte man deren 167 verschiedene und der Kapitalwerth der eingetragenen Actiengesellschaften betrug ca. 4 Milliarden Mark; auch eine Straßenbörse hat sich nahe dem Börsengebäude etablirt, aber die wild aufgeregte Zeit früherer Tage hat heute ruhigerem Gebaren Platz gemacht. Im Anfang besaß Johannesburg hunderte von Spekulanten, welche vielfach leichte und große Gewinne erzielten und dementsprechend leicht und viel ausgaben; diese Existenzen sind jetzt meist lahmgelegt, da die soliden Minen heute in ihrer Leistungsfähigkeit so genau bekannt sind, daß sie sicherere Anlagewerthe bilden, als unsere meisten heimischen Industriepapiere, und „Spekulationswerthe“ werden nur noch von Wenigen angerührt. Auch das Waarengeschäft ist seit Eröffnung der Bahnen in ruhigere und weniger lukrative Wege geleitet worden; so lange man mit dem Transport noch gänzlich auf die langsamen Ochsenwagen angewiesen war, die häufig noch durch Trockenheit und Futtermangel zurückgehalten wurden, konnten Kapitalisten mit großen Waarenlägern verhältnißmäßig bedeutende Gewinne erzielen. Das ist jetzt vorbei, ebenso wie wohl überhaupt die „glänzenden Zeiten“ von Johannesburg vorüber sind. Wird hier auch massenhaft Gold gefunden, so geht dasselbe doch mit verschwindenden Ausnahmen nach Europa und bleibt ebenso wenig im Lande, wie die Mehrzahl der Fremden, welche überwiegend nur vorübergehend nach Transvaal kommen. Der Spielwuth zu fröhnen, bieten aber — außer der natürlich nicht ganz ausgestorbenen Börsenspekulation — auch die zahlreichen Wettrennen genügend Gelegenheit. Die Buchmacher haben hier Laden an Laden und bieten in ihren Schaufenstern die verlockendsten Wetten mit einer Betheiligung von 10 Mark nach oben an, um auch die bescheidenen Börsen am Glücksspiel theilnehmen zu lassen. Eine Firma allein hat zu jedem der vier „großen“ Rennen einen „Pool“ von 100 000 £ und

da die meisten Billete verkauft werden und die Firma sich eine Commission von 10 % berechnet, so ist das ein ganz lohnendes Geschäft.

Bis Ende 1895 herrschte voller „Boom", d. h. fieberhafte Gründungswuth, Spekulation, Bauthätigkeit und Ueberimport, der Jameson-Heldenritt wirkte aber wie ein kalter Wasserstrahl und erst allmählich gewinnt man wieder feste Basis im Geschäftsleben; zwar stehen noch viele der neuen Prachtbauten leer und unvermiethet da, das hindert aber nicht, daß man weiter baut, denn die Löhne sind während der „schlechten Zeiten" verhältnißmäßig billig und das Vertrauen in eine gesunde und starke Entwicklung der Minen ist allgemein. Speciell für alle neuen Minen-Erfindungen steht Geld reichlich zur Verfügung und die Spekulation ist guten Muthes. Fabelhafte Preise wurden während der „Boom"-Zeit für Grundstücke in Johannesburg selbst bezahlt; einer unserer glücklichen Landsleute bekam für seinen „Stand" in Commissionerstreet, welcher ihm selbst 400 £ gekostet hatte, kurz vor dem Jameson-Einfall 60 000 £, während man noch vor 10 Jahren in dieser Gegend eine ganze Farm für ein Gespann Ochsen kaufen konnte. Mit „Stand" bezeichnet man in Südafrika einen „Stadtplatz" von schwankender Größe, in Johannesburg meist von 50×50 Fuß, aber anderwärts bis zu 350×450 Fuß steigend.

Die Hauptbank in Transvaal ist die Standard Bank of South Africa, daneben stehen die von Deutschen begründete und geleitete National-Bank von Transvaal mit meist deutschem, theilweise französischem Kapital, eine niederländische, eine unbedeutende französische und verschiedene weitere englische Banken. Die Bankzinsrate für erste Häuser regulirte z. B. 5—6%.

Chinesen nehmen in Johannesburg mehr zu, als Manchem lieb ist, doch werden sie von den Importeuren als gute und sichere Kunden geschätzt, während die Inder, welche übrigens in Pretoria zahlreicher als hier vertreten sind, meist recht unsichere Kantonnisten sein sollen und keinen Credit genießen. Neuerdings hat man das sogenannte „Bazarsystem" eingeführt, welches die Asiaten verpflichtet, sich außerhalb der Städte anzusiedeln.

Im Norden der Stadt liegen zwei große Plätze, der Krüger-Park mit dem ausgedehnten Spielplatz des „Wanderer-Club" und der mit schönen Baum- und Blumenanlagen versehene Joubert-Park, an den sich östlich das freundliche Villenviertel Doornfontein mit seinen Alleestraßen anschließt. Dahinter erhebt sich ziemlich steil über dem 5600 Fuß ü. M. gelegenen Plateau der Stadt der Hügelzug des Witwaterrandes, die Wasserscheide zwischen dem indischen und dem atlantischen Ozean; links finden wir auf der Höhe das neue, von dem letzthin vielgenannten Oberstlieutenant Schiel gebaute und erst Mitte 1899 beendete Fort, die Polizei-Baracken und das stattliche Hospital, rechts den in einem Parke liegenden Landsitz des bekannten Speculanten Isaac, alias Barnato, s. Z. für den englischen Gouverneur erbaut, und nach Norden zu öffnet sich von hier aus ein Blick, wie man ihn so malerisch in der Nähe des trostlosen „Veldtes" nicht ahnen würde. Unter uns ein wirklicher Wald, dahinter grünes Feld, in der Ferne blaue Berge, das Ganze in dieser Umgebung geradezu überraschend. Dieser „Sachsenwald" ist unter deutscher

Digitized by Google

Führung und Leitung angelegt und zwar wurden im Jahre 1890 einem Weideland von etwa 2500 Morgen Ausdehnung die ersten Sämlinge anvertraut, aus denen in wenigen Jahren ein bis 50 Fuß hoher Wald von 3 Millionen Bäumen entstand; derselbe ist nach allen Seiten hin von breiten Fahr- und Reitwegen durchzogen und bildet unbedingt eine der schönsten Sehenswürdigkeiten Transvaals. Die angepflanzten Bäume sind besonders Eukalyptus, Wattlen und Kiefern, Birken sind nicht so gut gediehen. Für Minenzwecke hat sich das hiesige junge Eukalyptusholz als zu spröde und leicht brechend erwiesen, während das von Australien eingeführte sich bewährt.

Die Stadt Johannesburg zählt heute 102 000 Einwohner, darunter 51 000 Weiße und hat in ihrem öffentlichen und geschäftlichen Leben einen durchaus englischen Charakter, sodaß man die Landessprache hier ebensowenig nöthig hat, wie etwa das Ungarische in Wien: Wieviel Deutsche hier leben, ist nur zu schätzen und zwar nannte man mir die Zahl 5 bis 6000, im deutschen Konsulat matrikulirt waren aber nur 45 und erst jetzt, als die Burenregierung anfing „Kommandirungen" d. h. Aushebungen für den Kriegszug gegen Mpefu, den Magato-Chef zu veranlassen, suchte man sich davor zu schützen, indem man seine alten Nationalitätsrechte geltend machte. Deutsche waren hier die ersten Pioniere, denen die Engländer mit ihrem Kapitalreichthum nachfolgten; deutsche Intelligenz und Tüchtigkeit haben sich auch hier still und sicher ein immer größeres Feld erobert. Ein guter Theil des Waarengeschäfts liegt in deutschen Händen. deutsche Banken haben ihre Vertretungen hier und eine große Anzahl Minen befindet sich in deutschem Besitz oder wenigstens unter deutscher Kontrolle. Das auf den Minen — auch auf den englischen und amerikanischen — verwandte Material ist vielfach deutsches und geradezu epochemachende Anlagen sind hier von Deutschen ins Leben gerufen worden, wie: die „Central Ore Reduction-Co", welche mittels des Siemens'schen electrolytischen Extractionsverfahrens den bereits durchgearbeiteten Rückständen der Minen den letzten Rest Gold entzieht; ferner die elektrische Centrale von 4000 Pferdekräften, welche Siemens & Halske auf der Kohlenmine Brakpan für elektrische Kraftübertragung errichtet haben; schließlich, last not least, die berühmte Dynamitfabrik Modderfontein bei Pretoria, die größte derartige Anstalt der Welt überhaupt, welche fast ausschließlich mit deutschem Material ausgerüstet ist und unter deutscher Leitung steht.

An deutschen Anstalten und Vereinen finden wir in Johannesburg die Deutsch-evangelische Friedenskirche, eine deutsche Schule, den „deutschen Schulverein" zur Sammlung freiwilliger Beiträge, um Kindern mittelloser Eltern den Besuch der deutschen Schule zu ermöglichen, den deutschen Hülfsverein, einen Krankenverein, die Freimaurerloge „Kaiser Friedrich", den Turnverein Germania, den Liederkranz, den deutschen Radfahrerverein und den Bayernverein Edelweiß. Die 1890 gegründete, früher in Kapstadt, jetzt hier dreimal pro Woche erscheinende „Deutsch-Südafrikanische Zeitung", deren Bestehen durch Unterstützung hiesiger Deutscher ermöglicht wird, ist die einzige deutsche Zeitung Südafrikas überhaupt und wird von Herrn Dr. Heinrich Geehl geleitet.

Digitized by Google

Ein besonderes Interesse verdient natürlich die deutsche Schule. Der erste schwache Anlauf zur Gründung einer solchen wurde im März 1888 gelegentlich der Trauerfeier für Wilhem I. genommen, aber erst einige Jahre später gelang es den energischen Bemühungen einiger hochangesehener Mitglieder der Kolonie, das Unternehmen auf eine lebensfähige Basis zu stellen, indem sie durch Sammlungen in Johannesburg und in Deutschland, besonders Hamburg, eine Summe von über 300 000 Mark aufbrachten. Dazu schenkte die Transvaalregierung der deutsch-protestantischen Gemeinde für Kirchen- und Schulzwecke ein 6000 □m großes Grundstück von ungefähr 80 000 Mark Werth im schönsten und gesündesten Theile der Stadt. Im April 1897 wurde der Grundstein gelegt und schon am 1. September desselben Jahres konnte der stattliche Rothziegelbau, der in seiner Anlage und Einrichtung als Muster einer modernen Schule dienen darf, mit einer Schülerzahl von 17 Knaben und 14 Mädchen eingeweiht werden. Mitte 1899 war die Schülerzahl bereits auf 113 Knaben und 84 Mädchen und incl. der Kindergartenklasse auf 222 im Ganzen gestiegen. Der Unterrichtsplan der konfessionslosen Schule entspricht dem unserer Realschulen und höheren Töchterschulen; Englisch und Holländisch werden obligatorisch, Latein und Französisch facultativ gelehrt. Die Schule ist vorläufig auf 8 Jahreskurse berechnet und bis zum 5. Jahreskursus bereits aufgebaut. Der Lehrkörper unter Leitung des tüchtigen Rektors Dr. Georg Weidner besteht z. Z. aus 4 Herren und 5 Damen und das Schulgeld beträgt vierteljährlich 60 Mark.

Die Leute aus der „besseren Gesellschaft“ schwankten z. Z. meiner Anwesenheit allerdings noch, ob sie der Schule speziell ihre Mädchen anvertrauen sollten, doch ist bei der vorzüglichen Einrichtung und Leitung kaum daran zu zweifeln, daß alle Gesellschaftskreise dankbar von der ihnen gebotenen Gelegenheit profitiren werden, ihren Kindern eine gediegene deutsche Bildung angedeihen lassen zu können, auch ohne sie nach Europa zu schicken. Die Transvaalregierung hat, da Holländisch als Unterrichtsgegenstand aufgenommen ist, ihr Interesse an der Anstalt durch Gewährung von 4 £ pro Schüler dokumentirt, auch für den Bau der projectirten Turnhalle die Summe von 3000 £ zinsfrei vorgeschossen, immerhin bleibt auch so vorläufig noch ein jährliches Defizit von 1500 £, das von der deutschen Gemeinde in Johannesburg aufzubringen ist. Und das ist nicht so ganz leicht.

Das Deutschthum in Johannesburg besteht nämlich — im Gegensatz zu dem übrigen Südafrika — begreiflicherweise keineswegs ausschließlich aus solchen Elementen, wie es der gute Patriot wünschen möchte, der seinen Landsleuten so gern den ersten Platz in der großen Völkerparade gönnte. Neben den guten deutschen Elementen, die sich um die großen und angesehenen Firmen wie Siemens & Halske, die großen Importeure Rolfes Nebel & Co., das Bank- und Minenhaus A. Görtz & Co. und manche Andere schaaren, finden sich die „Déclassés“ in den verschiedensten Stufen. Da ist der vaterlandslose Geselle, der trotz äußerer Unabhängigkeit in übertriebener Weise für alles Englische schwärmt, der in 5 Jahren sein Deutsch verlernt haben will, obgleich er zu-

Digitized by Google

weilen weit davon entfernt ist, das Englische korrekt zu sprechen; in dieser Klasse finden wir speciell viele der reich gewordenen Juden, die charakteristischer Weise ihr Domizil, nachdem sie sich von hier zurückgezogen haben, in England und nicht in Deutschland nehmen. Wir treffen sodann den deutschen Offizier, der mit schlichtem Abschied entlassen, hier im Süden, fern von der Kritik seiner Stammesgenossen, ein völlig vorurtheilsloses Dasein führt; ehemalige Korpsstudenten mit zerhauenen Gesichtern und catilinarische Existenzen aller Art, darunter den resignirten Arbeitsfeind, der ganz kühl erklärt, wenn man arbeiten wolle, könne man das zu Hause haben, dafür komme man nicht in die Kolonien. Er wartet, bis ihm die gebratenen Tauben in den Mund fliegen, hungert sich oft auf klägliche Weise durch oder geht auch hin und wieder zum deutschen Hülfsverein, wo in wirklich generöser Weise für die bedürftigen Landsleute gesorgt wird. Man erhält dort jeden Morgen zwei Karten für Mahlzeiten im Europa-Hotel, wie sie Mancher in seinem Leben noch nicht gekostet hat. Andrerseits bin ich im Eisenbahnwagen von stellenlosen Deutschen angesprochen worden, die mir klagten, daß sie vis-à-vis de rien seien und dabei doch Geld hatten, erste Klasse zu fahren und schwer betrunken zu sein. Bezeichnender Weise hat sich ein besserer „Deutscher Club" bislang in Johannesburg noch nicht gebildet; theilweise weil die Gesellschaft eben eine sehr gemischte, meist zwischen Rowdies und Parvenüs schwankende ist und andererseits weil die besseren Klassen sich vielfach prinzipiell zu den Engländern halten. Die „Geselligkeit" ist denn auch meist diejenige der „Nouveaux Riches", protzenhaft in Tafel und Toilette, aber englisch steif, langweilig und wenig angenehm.

Wenn das Leben in Johannesburg seit Eröffnung der Bahnen auch nicht mehr so theuer wie früher ist, so ist es doch immerhin noch kostspielig genug; ein kleines, gut möblirtes Haus kostet 35 £ Miethe pro Monat und mit den Spesen für Gärtner, Wasser, elektrische Beleuchtung ꝛc., zusammen 50 £; ein deutsches Dienstmädchen bekommt für meist freches Betragen 6 £ pro Monat, der Kaffer-Boy 4 £. Rind-, Hammel- und Schweinefleisch kostet 1/—, Kalbfleisch 1/6, frische Farmbutter 4/— bis 6/— das Pfund; frische Eier 2/— bis 6/— das Dutzend, ein mageres Huhn kostet 2/6, ein besseres, zum Kochen fertiges 6/—; ein kleiner Kohlkopf bringt 6 d bis 1/—, eine Flasche Milch dasselbe, Fische auf Eis, von Kapstadt heraufgebracht, kosten 8 bis 10 Pence das Pfund.

Für den Verkehr dienen in Johannesburg eine Reihe von Pferdebahnlinien, deren Umwandlung zu elektrischem Betrieb bislang hier, wie in Pretoria, nicht genehmigt worden ist, weil damit für den Buren die Futterlieferung für die bislang benutzten Pferde wegfallen würde. Neben der Tram verkehren zahlreiche und gute Miethwagen und wenige Rickschas, viele Fahrräder machen die Straßen unsicher.

Ein überaus reges Nachtleben herrscht besonders am Sonnabend, weil dann auch weitaus die meisten Miners aus der ganzen Umgebung zur Stadt kommen; da wogt ein gar buntes Gemisch in den Hauptstraßen und durch die große Markthalle, auf deren Galerie eine Musikbande spielt, während

Digitized by Google

deutsche und italienische Kapellen auf den Straßen konzertiren, die Heilsarmee und zwei ähnliche Gesellschaften wenig beachtete öffentliche Bet- und Gesangs-vorstellungen geben und die an weißen Schuhen kenntlichen Dämchen der Demimonde in großer Zahl herumschwärmen. Verschiedene Music-Halls bieten Kräfte dritten Ranges, die Tea-Rooms und Bars, besonders in Pritchard Street, sind überfüllt und gegen Mitternacht macht sich regelmäßig starke Trunkenheit und viel Rowdiethum geltend, sodaß an diesem Abend die Zarps mit Revolvern ausgerüstet werden; „Zarps" nennt man hier die Polizisten nach den auf ihren Uniformen angebrachten Blechbuchstaben Z. A. R. P. = „Zuid Afrikan. Republiek Politie."

Unter den vier in Johannesburg in englischer Sprache erscheinenden Tageszeitungen ist die „Standard und Digger News" das offiziöse Organ der Transvaalregierung, der „Star" eines der lautesten Organe der feilen Rhodes-Presse. Daß in Letzterer fortwährend auf die gesammte Transvaalregierung geschimpft und über Deutschland und seinen Kaiser, meist ohne alle directe Veranlassung, in oft geradezu unfläthiger Weise hergezogen wird, war mir bekannt; daß aber auch das Blatt der Transvaalregierung keineswegs in freundschaftlichem Tone über Deutschland sprach und sich bei Gelegenheit gern über uns moquirte, erschien mir allerdings als eine sonderbare Quittung für unseres Kaisers großmüthiges Telegramm von Anfang Januar 1896. Man würde sich aber überhaupt einer Täuschung hingeben, wenn man glaubte, daß die Buren irgend etwas wie Stammesverwandtschaft mit uns fühlten; diese Idee ist bei uns künstlich gezüchtet worden, entspricht aber nicht den Thatsachen. Der Bur steht vielmehr sämmtlichen Fremden mißtrauisch und kühl gegenüber und wenn er eine Ausnahme macht, so ist es nur den Holländern gegenüber, von denen er weiß, daß sie sein Land weder erobern können, noch wollen. Uebrigens muß man anerkennen, daß die Buren in ihrem eigenen Lande den Fremden eine weitgehende Preßfreiheit gestatten und die Angriffe, Rücksichtslosigkeiten, Hetzereien, Verleumdungen und Gemeinheiten der im Rhodes'schen Solde stehenden Transvaal Presse mit einer Ruhe ertragen, die vornehmer wirkt, als event. heftige Entgegnungen. Der Johannesburger Zweig der „Afrikanischen Liga" gefällt sich darin öffentlich zu erklären, daß er den Sturz der Burenregierung als seinen Zweck betrachtet und nicht eher ruhen werde, als bis Transvaal britisch geworden sei.

Es wird nun aber wohl Zeit, daß wir uns, einmal in der Goldstadt, zunächst etwas über das edle gelbe Metall orientiren. Schon 1854 wurde Gold in der Nähe von Johannesburg gefunden, aber die eben eingewanderten Buren wünschten bei ihren einfachen ländlichen Beschäftigungen zu bleiben und fremde Goldsucher fern zu halten, ihre Regierung verbot deshalb das Graben nach Gold und suchte die Goldfunde überhaupt zu verheimlichen. Unseres Landsmannes Karl Mauch eingehende Untersuchungen in den Jahren 1864—1870 stellten das Vorhandensein enormer Schätze im nördlichen Transvaal und im Sambesi-Gebiet fest und auf Grund dieser Forschungen begann man 1868 das Tati-Goldfeld zu bearbeiten. Die erste glückliche

Digitized by Google

Mine aber war die 1873 bei Lydenburg eröffnete, während die Gruben bei Barberton 1882 in Angriff genommen wurden; alle bisherigen Entdeckungen wurden jedoch bald durch Johannesburg in den Schatten gestellt. Fred. Struben fand hier 1884 zuerst die Goldhaltigkeit des „Banket"-Riffs aus, errichtete ein Pochwerk mit 5 Stampfen und verarbeitete hier das von verschiedenen Farmen stammende Erz. „Banket" ist ein Burenwort für ein Zuckerwerk mit Mandeln und beschreibt genau das für Johannesburg eigenthümliche Auftreten des goldhaltenden Gesteins. Im Jahre 1886 wurde das Randbassin als Goldfeld proklamirt. Zunächst ging man natürlich an die Bearbeitung des zu Tage tretenden Riffs, welches sich in einer Länge von etwa 30 Meilen bei Johannesburg zeigt; ein wahres Goldfieber brach ob dieses neu entdeckten Eldorado nicht nur in ganz Südafrika, sondern auch an den Börsen von London, Paris und Berlin aus, gewissenlose Spekulanten gründeten mit reichem Nutzen für sich Minengesellschaften auf Boden, der keine Unze Gold enthielt und so trat denn 1889—1890 eine gewisse Stagnation in der Entwickelung ein, aber nur für kurze Zeit. Man hatte inzwischen das Riff genauer untersucht und gefunden, daß es sich in einem Winkel von anfangs 30°, später von 26° senkt und auf dieser Südlinie hat man nun eine zweite Reihe Minen, die sogenannten „deep levels" angelegt, die man schon bis zu einer Tiefe von 1800 m erschlossen hat. Aber auch damit begnügen sich die südafrikanischen Bergingenieure noch nicht, sondern haben in einer Versammlung 1899 zwei Vorschläge gemacht, von denen der eine die Bearbeitung von Goldminen bis auf 3000 m, der andere sogar bis auf 3600 m ermöglichen soll; erst jenseits einer Tiefe von 3600 m soll ein Bergbau für den Menschen wegen zu hoher Temperatur ausgeschlossen sein. In 1895 betrug der Durchschnittsertrag von 3 1/2 Millionen Tons Erz 13 3/4 dwts (= pennyweigths. Eine englische Unze = $31_{,1}$ Gramm à 20 dwts à $1_{,555}$ Gramm. Werth einer Unze reinen Goldes = ca. 72 Mark) und auf dieser Arbeitsbasis berechnet man den Werth des Bassins bei einer Rifflänge von 50 Meilen, 5 Fuß Mächtigkeit der goldführenden Schicht und einer abbaufähigen Tiefe bis zu einer englischen Meile auf 1 1/4 Milliarde Pfund Sterling.

Zur Bearbeitung der Golderze hat man sich hier von Anfang an der Pochwerke bedient, welche gleichzeitig die Zerkleinerung und Amalgamirung der Erze besorgen; vor dem Zerkleinern werden etwa 20 % todten Gesteins ausgelesen. Ein Pochwerk besteht aus einem Satze, gewöhnlich fünf, eiserner Pochstempel im Gewicht von 300—600 kg, welche durch einen maschinell betriebenen Mechanismus 70 bis 100 mal in der Minute 10 bis 12 Centimeter gehoben und gegen die Sohle des sogenannten Pochtroges fallen gelassen werden. Eine selbstthätige Vorrichtung führt dem Troge continuirlich Erz zu, ein Rohr das nöthige Wasserquantum von 4 bis 5 Liter pro Stempel und Minute. Außerdem werden alle 2 bis 3 Stunden gewisse Mengen Quecksilbers in den Pochtrog gebracht, gewöhnlich die 2 bis 3fache Menge des Goldgehalts des in gleicher Zeit den Apparat passierenden Erzes. An

Digitized by Google

der Seite des Pochtrogs befindet sich ein Drahtnetz, durch welches das genügend zerkleinerte Pochklein entweichen kann und dessen größere oder geringere Maschenweite (60—150 per □cm) sich nach der Natur des Erzes richtet. Das gebildete Amalgam bleibt nur zum Theil an einer innerhalb des Pochtroges schräg angebrachten, amalgamirten Kupferplatte haften, von welcher es etwa alle 8—14 Tage abgeschabt wird; zum anderen Theil tritt es mit der Pochtrübe durch das Maschennetz und gelangt auf eine schräge, 2 bis 3 Meter lange amalgamirte Kupferplatte von der Breite des Netzes; hier bleibt nun die Hauptmenge des Amalgams hängen und wird nach Bedarf mit stumpfen Werkzeugen abgeschabt. Solch ein Pochwerk gestattet Erz mit einem Goldgehalt bis zu etwa 10 dwts. per Ton zu verarbeiten und dabei eine Ausbeute von 55 bis 70 % zu erlangen. Die Leistung pro Stempel beträgt in 24 Stunden 3—5 Tons Erz. Die bei diesem Verfahren verloren gehenden 30—45 % bleiben theils, zu dünnen Blättchen Goldes geschlagen, auf dem Wasser schwimmen und kommen gar nicht mit dem Quecksilber in Berührung; oder das Quecksilber in den Pochtrögen ist zu fein zerstäubt worden, um noch auf das Gold einwirken zu können. All' dieses Gold findet sich in den abfließenden „Schlichen“ oder „tailings“ vor, welche nun in verschiedenen Weisen weiter bearbeitet werden.

Zunächst benutzte man dazu die Eigenschaft des Goldes, sich mit freiem Chlor oder Brom leicht zu löslichem Chlorid oder Bromid zu verbinden. Die aus dem Pochwerk kommenden Schliche werden auf besondern Apparaten zunächst der Korngröße nach sortirt; die gröbsten Theile, welche noch das meiste Gold enthalten, die sogenannten „Concentrates“, werden nun dem Plattner'schen Chlorationsprozeß unterworfen, nachdem man vorher ihren Schwefelgehalt von ½ % durch Abrösten in Fortschaufelungsöfen entfernt hat. Mit etwas Wasser angefeuchtet, gelangen sie in hölzerne, mit Blei ausgeschlagene Fässer und werden hier 2 bis 3 Stunden mit Chlor behandelt, das in besonderen Apparaten aus Braunstein, Chlornatrium und Schwefelsäure erzeugt wird; auf diese Weise entsteht das im Wasser leicht lösliche Goldchlorid, das unschwer ausgelaugt und durch Zusatz von Eisenvitriol zerlegt werden kann, wobei sich das Gold fein vertheilt in metallischem Zustand abscheidet. Diese Prozesse werden in großen Holzbottichen vorgenommen, welche von den Concentrates der Reihe nach passirt werden. Der Bottich, in welchem das Gold ausgefällt wird, gelangt etwa ein mal im Monat zur Entleerung. Der Goldschlamm wird nun mit Chlornatrium und Schwefelsäurelösung gewaschen, um etwa darin haftende Eisensalze zu entfernen und dann mit Salpeter und Borax in Graphittiegeln eingeschmolzen, wo sich das Gold am Boden in einer Feinheit von 900 bis 990 sammelt. Auch das dem Chlor chemisch so nahestehende Brom, in Staßfurt als Nebenproduct bei der Reinigung der Kalisalze gewonnen, wird zur Goldextraction verwandt; sein hoher Preis wird dadurch aufgewogen, daß es sich leicht aus der Endlauge wiedergewinnen läßt. Durch diese Prozesse werden 97—99 % des in den „Concentrates“ enthaltenen Goldes gewonnen.

Digitized by Google

Aber auch die feinkörnigen Schliche, die „Sands“ = Pochsände und „Slimes“ = Schlämme führen noch beträchtliche Mengen Goldes, doch wollte es lange nicht gelingen, dieselben in gewinnbringender Weise zu verarbeiten und sie mußten auf Abfallhalden gestürzt werden. Darin brachte nun der sogenannte Cyanidprozeß Wandel. Die Fähigkeit des Cyankaliums, in wässeriger Lösung metallisches Gold zu einem Doppelsalz zu lösen, war schon lange bekannt; doch wagte man nicht, darauf ein technisches Verfahren zu begründen, stand dem doch die geringe Lösungskraft, die leichte Zersetzlichkeit, der hohe Preis und die furchtbare Giftigkeit des Cyankaliums entgegen. Als aber im Jahre 1891 die Cassel Gold Extracting-Co., Glasgow, durch eine größere Anlage in Transvaal den Beweis erbrachte, daß die Cyanidlaugerei mit namhaftem Gewinn auf die Tailings und Slimes angewandt werden könne, wandten sich fast alle goldproduzirenden Gesellschaften dem neuen Verfahren zu, und schon 1895 wandten es 46 von 56 Werken am Witwatersrand auf ihre Tailings an. Das ursprüngliche Verfahren, nach seinen Patentinhabern der Mac-Arthur Forrest-Prozeß genannt, bestand in der Behandlung der feinen Schlämme mit einer $^1/_2$ bis 1 % Lösung von Cyankalium. Unter Mitwirkung des Luftsauerstoffes geht das Gold allmählich in Lösung und wird dann daraus durch Eintragen von metallischem Zink gefällt. Zu Gunsten dieses einfachen Verfahrens gab man mit wenigen Ausnahmen das Röst- und Chloridverfahren bald ganz auf und behandelte nicht nur die Tailings, sondern auch die Concentrates nach der neuen Methode, welche bei Anwendung von durchschnittlich zwei Lösungen in 24 Stunden für erstere vier, für letztere 20 Tage beansprucht. Auf 4 Tonnen Erz im Pochwerk verarbeitet man heute etwa 3 Tonnen im Cyanidverfahren und rechnet den Kost des ersten Prozesses auf 3/6, den des zweiten auf 2/6 bis 3/— per Ton.

Eine bedeutende Verbesserung diesem Verfahren gegenüber brachte der Siemens & Halske-Prozeß. Bei diesem wird das Gold aus der Lösung durch den elektrischen Strom gefällt, was die Benutzung viel verdünnterer Cyankaliumlösungen (0,01—0,08 %) gestattet; die abgezogene Goldlösung gelangt in Bottiche, die mit Bleielektroden versehen sind; Anwendung ganz geringer elektrischer Energie genügt dann, um das in Lösung gegangene Gold auf der mit dem negativen Pol der Maschine verbundenen, in Streifen geschnittenen Bleifolie zur Abscheidung zu bringen. Diese wird etwa monatlich, wenn ihr Goldgehalt auf 2—12 % gestiegen ist, ausgetauscht und durch Erhitzen das Blei vom Golde abgetrieben. So werden von den 8 Gramm Gold, die durchschnittlich in der Tonne Tailings enthalten sind, etwa 70 % gewonnen.

Wie groß die Bedeutung der besprochenen Fortschritte ist, erhellt am Besten aus einigen statistischen Daten. Im Jahre 1897 produzirten die 69 Goldminen des Witwaterrandes mit 3567 Stampfen

1 969 966	Unzen Gold	im Pochwerk,
934 545	„ „	„ Cyanidverfahren,
127 348	„ „	„ Chloridverfahren.

Auch für den deutschen Export ist die Ausbildung der Cyanidlaugerei in Transvaal von Bedeutung geworden: es werden dort jährlich etwa 2 Millionen kg Cyankalium im Werthe von 6 Millionen Mark verbraucht und davon wird etwa die Hälfte aus Deutschland importirt; hier bildet es ein werthvolles Nebenproduct der Gaserzeugung aus Kohlen.

Aus den bisherigen Betrachtungen geht klar hervor, daß die wichtigsten Fortschritte der Goldgewinnung in der Ausbildung derjenigen Methoden bestehen, die es gestatten, immer ärmere Erze zu verarbeiten.

Zu obigen Zahlen für 1897 mögen noch einige weitere folgen. Gesammtgewicht des bearbeiteten Erzes: 5 325 355 Tons; Durchschnittsertrag per Ton 11,39 dwts Gold; Bearbeitungskosten per Ton 8,43 dwts; Durchschnittsarbeit per Stampfer in 24 Stunden 4,53 Tons; Reingewinn per Ton Erz laut Dividenden: 10/4 d. Werth der Totalproduction 10 583 616 £, davon in Dividenden vertheilt 2 759 505 £. Die Zahl der beschäftigten Arbeiter belief sich auf 50 791 Farbige und 8060 Weiße. Im Jahre 1887 betrug die Production des Witwaterrandes 23155, im Jahre 1898 dagegen 4 295 602 Unzen Goldes und war in weiterer starker Steigung begriffen; Die Totalerzeugung von 1887 bis 1898 betrug 18 527 184 Unzen und zwar repräsentirt die Produktion des Witwaterrandes (Johannesburg und Heidelberg) allein etwa 90 % der Gesammtproduktion Südafrikas. Die Zahl der bereits pochenden Minen betrug 1898 66 am Rand und 11 im übrigen Transvaal, während eine große Reihe weiterer Minen im Aufschluß begriffen sind. Die in den letzten 5 Jahren deklarirten Dividenden schwanken zwischen 0 und 525 %, doch gaben von den 1899 existirenden ca. 200 Gesellschaften erst 35 Dividenden und zwar im ersten Semester folgende:

	Proz. vom Aktien-Kapital	Vertheilter Betrag
		£
Rand-Minen	75	251,852
Bonanza	55	110,000
Champ d'Or	30	40,380
City and Suburban	10	136,000
Crown Deep	25	75,000
Crown Reef	50	60,000
Durban Roodepoort	50	62,500
Ferreira	150	135,000
Geldenhuis Deep	40	120,000
Geldenhuis Estate	50	100,000
Ginsberg	25	40,000
Henry Nourse	50	62,500
Johannesburg Pioneer	250	262,500
Jubilee	50	25,000
Jumpers	25	25,000
Lancaster	10	32,500
Langlaagte Estate	15	70,500
May Consolidated	30	86,625
Meyer and Charlton	40	40,000
New Heriot	50	55,932
New Primrose	30	90,000
Nigel	15	33,600
Princeß	$7^1/_2$	12,375
Robinson	8	220,000
Robinson Deep	25	100,000
Roodepoort UMR	$12^1/_2$	31,250
Rose Deep	40	170,000
Simmer and Jack	4	188,000
South Randfontein	10	45,000
Stanhope	10	3,400
Treasury	$7^1/_2$	40,500
Village Main Reef	40	160,000
Wemmer	75	60,000
Worcester	30	28,720
Glynns Lydenburg Gold Co.	10	16,735
Finanz-Gesellschaften:		
Anglian Mining and Finance	5	12,400
Exploration Company	$12^1/_2$	137,500
Consolidated Deep Levels	50	412,825
New African Co.	10	20,000
Transvaal Gold Fields	10	30,000
South African Gold Trust	25	62,500

Digitized by Google

Kohlenbergbau-Gesellschaften:

		£
Clydesdale	15	21,000
Transvaal Coal Trust . . .	$3^3/_4$	16,874
Great Eastern	5	20,000

An Dividenden wurden demnach gezahlt:

Rand-Gruben	2,975,134
Außenbezirke	16,735
Finanz-Gesellschaften . . .	675,225
Kohlen-Gruben	57,875
Zusammen £	3,724,969

Die Betheiligung an Goldactien Transvaals von England, Frankreich und Deutschland soll ungefähr dem Verhältniß 2 : 2 : 1 entsprechen.

Von dem laut Analyse im Erze festgesetzten Gold finden sich etwa 60 % im Amalgam, 26 % im Cyanidertrag, 8 % in den Schlämmen und 6 % in nicht mehr zu bearbeitenden Rückständen. In der Pochtrübe sind enthalten

7—17 %	Concentrates mit	12—20 dwts Gold pr. Ton von	2000 ℔.
55—65 „	Pochsände „	$3—6^1/_2$ „ „ „ „ „	2000
28 „	Schlämme „	$2—3^1/_2$ „ „ „ „ „	2000
Der Bearbeitung nicht weiter lohnende Schlämme enthalten etwa noch		1 „ „ „ „ „	2000

Ein großes Verdienst erwirbt sich die Johannesburger Minenkammer durch ihre monatlichen Veröffentlichungen der Arbeitsresultate sämmtlicher Minen Transvaals, welche bis auf kleine Schiebungen, um zufällige Schwankungen einzelner Monate auszugleichen, ein exactes Bild der hiesigen Goldindustrie geben.

Ich besuchte eine ganze Reihe von Minen, möchte aber hier nur etwas über die Lancaster-Mine mittheilen, in der viel deutsches Kapital angelegt ist. Dieselbe liegt in Krügersdorp $^5/_4$ Stunde Eisenbahnfahrt westlich von Johannesburg. Im Süden der Bahn zieht sich eine fast ununterbrochene Linie von Bergwerken hin, mit ihren Pochwerken in Wellblech-Gebäuden, den hohen und dünnen, vielfach schwarz-weiß-roth bemalten Blech-Schornsteinen, hohen Holzgerüsten über den Förderschächten und dahinter den weißen Schlamm- und grauen Taubstein-Halden neben den als Wasserreservoirs dienenden Teichanlagen. Strichweise sind Eukalyptus in der sonst trostlosen Gegend angepflanzt und das freundliche Städtchen Krügersdorp, in welchem am 2. Januar 1896 Jameson die Waffen streckte, liegt in einem Kessel und bildet einen nationalen Wallfahrtsort der Buren, welche zur Ehrung ihrer fürs Vaterland Gefallenen hier einen Obelisk errichtet haben.

Die Lancaster-Co. besitzt ein Terrain von 300 „Claims" à 150 × 400 Fuß, so groß, daß man zur Besichtigung der einzelnen Theile den Wagen benutzt. Zwei verticale und zwei schräge Förderschächte führen zu einer Tiefe von 1000 Fuß und zwar gehen die ersten Querstollen in einer Tiefe von 200 Fuß seitlich ab; das Erz wird mit Dynamit ausgesprengt und in Körben nach

Digitized by Google

den eisernen, an Drahtseilen aufzuwindenden Förderwagen gebracht, welche das Material zu Tage bringen; neben der Doppelbahn führt bei den schrägen Schächten eine bequeme Holztreppe mit Eisenstangen-Geländer in die Tiefe. Auf einer Feldbahn, deren Material incl. Lokomotiven von Arthur Koppel geliefert ist, wird das Erz, dessen Werth bei einer 30 zölligen Schicht hier 18 bis 20 dwts per Ton beträgt, zum Pochwerk gebracht, dessen Einrichtung von Gruson stammt, während Siemens & Halske die elektrische Einrichtung, Sulzer in Ludwigshafen die Kessel lieferten; von den anderen Maschinen sind die meisten englisch. Das Werk arbeitet erst seit einem Jahre und erhöht jetzt die Zahl seiner Stampfen von 60 auf 100. Die Pochtrübe wird hier nach dem neuesten Verfahren behandelt und fließt zunächst in 230 Tons große Bottiche, wo sie durch rotirende Zuflußröhren gleichmäßig vertheilt wird, während die leichten Schlämme und Wässer oben abfließen nach dem Schlammteich, dessen Goldgehalt von etwa 2 dwts p. Ton vorläufig noch nicht ausgezogen wird. Die Concentrates und Sände werden in einer oberen Reihe von Bottichen 15 bis 20 Tage lang mit Cyanidlösung behandelt, bevor sie in eine untere Reihe von Bottichen geschaufelt, dabei aufgelockert und dann nochmals 6 bis 8 Tage ausgelaugt werden. Von hier kommt die Lösung in das Elektrowerk, wo in einer Reihe kleinerer Tanks die Niederschlagung des Goldes auf in Streifen geschnittene Bleifolie stattfindet; dieselbe wird jeden Monat einmal eingeschmolzen und dasselbe Blei wird immer aufs Neue wieder zu Folie gerollt. Zu der musterhaften Anlage, deren Räume alle blinkend reinlich, geräumig und hell sind, gehört auch eine Maschinen-Reparaturwerkstatt und eine große Tischlerei. Der künstlich angelegte, abgedämmte Teich zum Auffangen des Regenwassers hält 130 Millionen Gallonen und war jetzt, am Ende der trockenen Zeit, noch 23 Fuß tief; bei einigermaßen starkem Winde wirft das Wasser hier 6 Fuß hohe Wellen und man hat die Dämme durch Sandsäcke vor der „Brandung" schützen müssen. Die hier ohne menschliches Zuthun erschienenen Fische sind unschmackhaft. Unter Rasendeckung findet sich neben dem Teich auch die Dynamit-Niederlage.

Das Kapital dieser Minengesellschaft beträgt 300 000 £, ihre Actien von 1 £ standen z. B. 2¾ £ und man glaubt, daß das vorhandene Erz für 50 Jahre ausreichen werde. Gearbeitet wird Tag und Nacht, mit Unterbrechung nur zwischen Sonnabend Abend 10 Uhr bis Montag früh 7 Uhr. Die Zahl der Arbeiter beträgt 170 Weiße und 1200 bis 1400 Farbige, letztere meist Transvaal-Sulus, neben Delagoa- und Mosambik-Kaffern; letztere sind die am längsten bleibenden Arbeiter, da sie am weitesten von ihrem Heim entfernt sind, während die übrigen durchschnittlich nicht länger als 6 Monate aushalten. Monatlich kommen und gehen etwa 150 Arbeiter, Leute die 3 Jahre bleiben, sind in den Transvaal-Minen sehr selten. Der Tagelohn für 8 bis 10 Stunden Arbeit schwankt zwischen 1/6 und 3/—, wozu freie Wohnung und Nahrung tritt; letztere besteht hauptsächlich aus Maismehl, wozu alle 14 Tage 1½ Pfd. Fleisch gegeben wird. Die Kaffernwohnungen sind in einem großen Doppelviereck aus Wellblech untergebracht;

Digitized by Google

in der Mitte der beiden Höfe sind das Komissariat und die gemeinsame Küche errichtet, ringsum laufen die Schuppen, mit engen Einzelräumen für je 40 Arbeiter, die wie im Zwischendeck eines Dampfers zusammengepfercht sind. Die Kaffern sind im Allgemeinen fleißige und anstellige Arbeiter, ja es giebt darunter sogar ganz intelligente. Montags aber sind 10 % von ihnen gewöhnlich schwer betrunken, da sie häufig ihr ganzes Geld für Schnaps der elendesten Giftsorte ausgeben. Die Landesgesetze gegen den Verkauf von Spirituosen an Schwarze sind zwar sehr streng, aber da der Schwarze für die Flasche gemeinsten Fusels, die keinen halben Schilling werth ist, 5 Schilling bezahlt, ist die Versuchung der Gesetzesübertretung eine sehr starke, und selbst eine Strafe von 100 oder 150 £ wirkt dagegen nicht abschreckend; man hat daher von Seiten der Minenbesitzer geradezu die Einführung der Prügelstrafe bei Wiederholungsfällen vorgeschlagen. Andere Leute aber meinen, und wohl mit Recht, daß eine beschränkte Verkaufserlaubniß dem jetzigen Totalverbot Platz machen sollte, da sich trotz des letzteren die Kaffern den Schnaps doch zu verschaffen wissen; räumte man den offenen Verkauf ein, so könnte die Qualität des Giftes kontrollirt und der Preis wesentlich reduzirt werden, sodaß der Kaffer weniger in seiner Gesundheit geschädigt würde und außerdem einen Theil seines jetzt in schamlos übertriebenen Schnapspreisen ausgegebenen Geldes für nützlichere Auslagen sparen könnte. Das Piquante dabei ist, daß jetzt die Minenaufseher nicht selten diesen profitablen Schnapshandel, auf den sie öffentlich entrüstet schimpfen, im Stillen schwunghaft selbst betreiben. Der berüchtigte „Rand Illicit Liquor Traffic" wird auf der untersten Stufe von russischpolnischen Juden betrieben, welche auch als Hausirer handeln und so ziemlich den Abschaum der Menschheit repräsentiren, „Uitlanders", die den Buren begreiflicherweise nicht als erwünschte Mitbürger erscheinen, wenn die Regierung auch zu deren Mißbräuchen die Augen zudrückt, da einflußreiche Leute sich dadurch bereichern. Golddiebstähle sind in den Minen ein ziemlich ständiges Vorkommen, erreichen angeblich hin und wieder 10 % der Förderung und es scheint dabei eine organisirte Diebesbande mit den Beamten unter einer Decke zu stecken.

Der Tageslohn eines weißen Arbeiters in den Minen beträgt durchschnittlich 1 £ und zwar sind dies überwiegend Bergmänner aus Wales, meist sehr unabhängige und unangenehme, ihre Stellung häufig wechselnde Leute. Der Direktor der Lancaster-Co., wie viele der hiesigen Minen-Manager ein Kalifornier, klagte sehr über das Rowdiethum seiner Weißen; neben den für dieselben errichteten freundlichen Beamtenwohnungen und Boardinghäusern giebt es auf der Mine selbst auch eine Art Club mit Bar und einer Bibliothek von 500 Bänden; aber kaum 20 von 170 Weißen sehen jemals ein Buch an. Der Gehalt der General-Manager schwankt zwischen 1200 und 4000 £ pro Jahr; eine Tantiéme bezahlt man ihnen gewöhnlich nicht, da eine solche Veranlassung werden könnte, einen die Mine schädigenden Raubbau zu treiben und die Stellung alsdann zu wechseln; wohl aber pflegt man ihnen am Ende des Jahres einen Bonus zu geben, jenachdem die Löhne im Vergleich zur Production billige waren.

Digitized by Google

Ich wurde gewöhnlich in allen Minen, die ich besuchte, vom General-Manager selbst herumgeführt und nahm die Gelegenheit wahr, am Schlusse zu fragen, welche Beschwerden sie nun eigentlich gegen die Transvaalregierung hätten; die Herren, meist Engländer, z. Th. Amerikaner, waren ohne Ausnahme alle ob meiner Frage ziemlich verwundert und erklärten, nicht den geringsten Grund zur Klage zu haben. Ich bezog mich nun auf die sensationellen Artikel der Rhodes-Presse betr. der „Unterdrückung" der armen Minenbesitzer in Transvaal. Das rief allerdings ein verständnisvolles Lächeln hervor; es wäre ja wahr, Dynamit und Eisenbahnfrachten könnten etwas billiger sein, aber Summa Summarum müßte man zugeben, daß das Minengesetz Transvaals eins der liberalsten der Welt überhaupt sei und dafür sprächen ja am Besten die gezahlten hohen Dividenden. Daß das neue Landesgesetz von 1898, welches von dem Nettogewinn der Goldminen eine Abgabe von 5 % erhebt, von der Rhodes-Presse auf das Heftigste angegriffen wird, wirkt geradezu grotesk, wenn man bedenkt, daß der Industrieheld Rhodes in seinem Rhodesia neben anderen Schönheiten 50 % des Minenertrags für die Chartered Company fordert. —

Eine besondere Bemerkung verdient die seit 1893 bestehende, sehr verdienstvolle „Rand Central Ore Reduction-Co." in Prospekt Township, welche von Siemens & Halske eingerichtet und von deutschen Fachleuten geleitet ist und auf eigene Rechnung oder im Lohne folgende Arbeiten ausführt, welche besonders Gruben mit bescheidenen eigenen Anlagen die Verwerthung aller ihrer Producte erlaubt: Rösten und Chlorination der Concentrates, jetzt fast aufgegeben; Bearbeitung und Auslaugung alter Sande, Schlacken, Aschen und Eisenabfälle; Ausscheidung des Goldes aus den Blei-Elektroden und Neuwalzung des Bleis zu Folie; Aufschließung der Zinkbarren des gewöhnlichen Cyanidverfahrens. Bei den im Lohne auszuführenden Arbeiten werden von dem zu behandelnden Material 3 Proben genommen, je eine für den Besitzer und die Gesellschaft und eine dritte für den event. Schiedsspruch eines Unparteiischen, wozu gewöhnlich eine Bank oder die chemische Autorität des Dr. Löwy gewählt wird. Die Gesellschaft beschäftigt sich ferner mit Einrichtung der Siemens & Halske patentirten elektrischen Fällung; richtet — gewöhnlich auf conto meta — auf den Gruben Schlämmwerke ein, wo die früher als werthlos aufgeschütteten und die neu hinzukommenden Abfallschlämme in Rührbottichen unter Luftzuführung mit Cyankalium ausgelaugt werden; in ihrem eigenen Werke dienen dazu 3 immense eiserne Tanks à 1000 Tons Gehalt. Die der Anstalt zur Bearbeitung gelieferten „Tailings" — meist mit 3 bis 10 dwts Geld per Tonne — werden in Ziegel geformt und im Schachtofen geschmolzen mit Eisenerz — vorzüglich in der Nähe von Middelburg gewonnen — Kalkstein, Cokes — meist englisch — Bleiglätte und Bleiglanz, während die reicheren Tailings im Flammenofen bearbeitet werden. Ein in der Nähe liegender Schacht liefert Kohlenabfälle zu 3/— die Tonne. Ein kleines Probirpochwerk für 50 Tons Erz mit 5 Stempeln und completer Bearbeitungsanlage ermöglicht, die aus Transvaal, Betschuanaland und Rhodesia

eingesandten Erzmuster auf ihre lohnendste Behandlung hin zu prüfen. Eigene Gießerei, Maschinenbauanstalt und Zimmerei für Haus- und fremden Bedarf vervollständigen diese musterhafte Anlage, welche eigentlich eine höhere Dividende als die bislang gezahlte, für Rand-Verhältnisse bescheidene von 10 % verdiente.

Unter liebenswürdiger Führung von Herrn Eduard Lippert aus Hamburg selbst hatte ich Gelegenheit, die großartige Dynamitfabrik zu Modderfontein zu besuchen, die größte Anlage dieser Art überhaupt. Genannter Herr, in kluger Voraussicht, wie wichtig Dynamit für den District werden würde, erlangte schon im Jahre 1887 eine Konzession für dessen Fabrikation in Transvaal für 20 Jahre und gründete daraufhin eine Gesellschaft, welcher er einen monatlichen Verkauf von 3000 Kisten garantirte; es geht daraus klar hervor, daß damals noch Niemand die geradezu phänomenale Entwicklung des Witwaterrandes ahnte, denn heute verkauft die Fabrik per Monat 25 000 Kisten. Lippert mußte laut seiner Konzession auch den Betrieb der Pulverfabrik in Pretoria mit übernehmen, welche von der Regierung nach den Freiheitskriegen errichtet worden war, um hinsichtlich der Beschaffung von Schießbedarf nicht ausschließlich auf fremde Einfuhr angewiesen zu sein; diese Fabrik hatte jedoch schlechte Geschäfte gemacht, und auch hinsichtlich der Beschaffenheit des Erzeugnisses den Erwartungen nicht entsprochen. Statt das Dynamit übrigens in Transvaal selbst zu verfertigen, bezog man dieses aus Europa und nur die Verpackung in Patronen geschah in der Republik selbst. Im Jahre 1892 wurde das Dynamitmonopol auf Betreiben der englischen Regierung aufgehoben, 1893 aber auf 15 Jahre abermals vergeben und daraufhin eine Gesellschaft gegründet, welche mit einem Kapital von 900 000 £ arbeitet und das Werk von Pretoria nach Modderfontein verlegte, wo ein Terrain von 3000 Morgen erworben und die Anlage in $2^1/_2$ Jahren unter deutscher Leitung neu errichtet wurde. Die Kompagnie verpflichtete sich gegen Gewährung des Fabrikationsmonopols den gesammten Bedarf Transvaals zu dem Maximalpreis von 95/— per Kiste von 50 ℔. Dynamit zu liefern und der Regierung für die Kiste 5/— Royalty und außerdem 20 % vom Reingewinn abzutreten; dafür wurde während der Dauer des Monopols ein Schutzzoll von 40/— pro Kiste auf eingeführtes Dynamit festgelegt. Die Minenbesitzer hätten freilich ihr Dynamit gern zu dem in Kimberley üblichen Preise von 50/— per Kiste gehabt, welcher einen von der Kapkolonie erhobenen Einfuhrzoll von $12^1/_2$/— einschließt, und der von ihrer Seite auf Regierung und Dynamitgesellschaft ausgeübte Druck veranlaßte auch eine allmähliche Reduction des Preises auf 75/— per Kiste, wobei die Regierung auf ihre 5/— Royalty verzichtete. Der Verkaufspreis von Spreng-Gelatine ist hier 97/6 per Kiste und die Mitte 1898 in Buluwayo (Rhodesia) regulirenden Verkaufspreise für diese beiden Explosivmittel waren 62/6 und 107/6 per Kiste.

Wir fuhren von Johannesburg auf der Pretoria-Strecke bis zur Station Zuurfontain und benutzten von hier ab den Salonwagen auf der der Dynamitgesellschaft selbst gehörenden Zweiglinie bis Modderfontein, dessen überaus großartige und praktische Anlage auch jedem Laien imponiren muß.

Digitized by Google

Wir passiren zunächst die stattlichen Verwaltungsbauten, besichtigen die immensen Läger der importirten Rohproducte: Schwefel, Salpeter und Glycerin und gelangen dann zu den Säurefabriken, den größten ihrer Art: Schwefelsäure wird hier in 9000 Kubikmetern großen Bleikammern, Salpetersäure in 44 Retorten mit 35 Tons Salpeterverbrauch per Tag erzeugt. Die beiden Säuren werden gemischt und in einer langen Leitung zu dem, auf der anderen Seite des Hügelzuges liegenden, zweiten Theile der Anlage befördert, wo fünf weit voneinander entfernte, zum großen Theil in die Erde eingegrabene Fabriken die weitere Verarbeitung vornehmen, nämlich zunächst die Mischung der Säuren mit Glycerin unter energischer Kühlung, die Ausscheidung und Filtrirung des so gewonnenen Nitroglycerins und dessen Verarbeitung zu Dynamit oder Sprenggelatine, je nachdem man es mit Kieselguhr und rother Erde, oder mit Schießbaumwolle mischt. Dann folgt die Packung in Patronen und versandtfertige Kisten à 50 ℔ Nettogewicht. Das z. Z. vorhandene Lager belief sich auf 150 000 Kisten und das in der neuen Fabrik hergestellte Erzeugniß ist tadellos. In der Explosiv-Abtheilung wird nur bei Tage, in den Säurefabriken Tag und Nacht gearbeitet. Zwei große Dammanlagen sorgen für Aufstauung des nothwendigen Wassers, das nach den verschiedenen Fabriken gepumpt wird. Die maschinelle Einrichtung ist überwiegend deutsch.

Angestellt sind in dem großartigen Unternehmen gegen 3000 Arbeiter, nämlich 2000 Kaffern, 600 Weiße und 200 Inder. Die Kaffern, welche sich zur Arbeit drängen, ohne Furcht vor dem gefährlichen Handwerk zu haben, bekommen einen Monatslohn von 3 £ und Rationen im Werthe von 1 £. Die Inder sind besonders in den Säurefabriken angestellt, wo man häufigen Personenwechsel gern vermeidet. Die 600 Weißen gehören 14 verschiedenen Nationalitäten an, wozu Deutsche und Italiener das größte Kontingent stellen; ihr Durchschnittslohn ist 17 £ per Monat plus freier Wohnung, Heizung und Beleuchtung, aber ohne Kost. Von den 40 Beamten sind die meisten Deutsche. Natürlich hat sich hier eine kleine Stadt für sich gebildet, aus der sich besonders die geschmackvollen Beamtenwohnungen mit ihren schönen Gartenanlagen und das „Casino" abheben. Wir finden hier auch eine eigene Post- und Telegraphenstation und die damit verknüpfte Postsparkasse ist die drittwichtigste des ganzen Staates.

Die Gesammtanlage von Modderfontein ist jedenfalls eine großartige und es sind keine Kosten gescheut, um ihr die tüchtigste und umsichtigste Leitung zu sichern.

Zwei Stunden Eisenbahnfahrt bringen uns von Johannesburg über Elandsfontein nach **Pretoria**, von dessen simplen Bahnhof aus wir nach dem, einem Hamburger gehörigen Grand Hotel, einem der besten Südafrikas fahren. Das nach Pretorius, dem ersten Präsidenten Transvaals benannte Pretoria wurde 1855 gegründet und 1863 an Stelle des 1839 von den Voortrekkern unter Potgieter angelegten Potscheffstroom, der ältesten Stadt im Transvaal, als Regierungssitz gewählt. Es liegt nur 4470 Fuß ü. M., also 1200 Fuß tiefer als Johannesburg und dieser Unterschied macht sich durch ein wesentlich

wärmeres und feuchteres Klima bemerkbar. Noch vor 20 Jahren war Pretoria ein ärmliches kleines Dorf, heute ist es eine freundliche Stadt mit zahlreichen stattlichen Gebäuden und 12000 Einwohnern. Das Centrum bildet der große Kirchplatz, in dessen Mitte sich die einfache holländisch-reformirte Kirche mit ihrem Spitzthurm erhebt, während nördlich davon der reichste Bau der Stadt, der Regierungspalast oder „Raadzaal" steht, an derselben Stelle, wo noch 1889 ein mit Schindeln gedecktes ärmliches Haus den „Volksraad" beherbergte. Die Hauptbanken, darunter die Nationalbank mit der Münze dahinter, der noch im Bau begriffene imposante Gerichtshof, die Post, das „Grand Hotel" und einige Clubs liegen an demselben Platze. Unter den letzteren steht obenan das elegante Gebäude des internationalen „Pretoria-Clubs", dessen Mitglieder ein Eintrittsgeld von 25 und einen Jahresbeitrag von 6 £ zahlen, während der unweit davon auf eigenem Grund und Boden aufgeführte bescheidene aber freundliche Bau des Deutschen Clubs seinen 65 ordentlichen Mitgliedern die Annehmlichkeiten des Clublebens gegen ein Eintrittsgeld von 3 und einen Jahresbeitrag von 8 £ bietet. Die Holländer, welche es verstanden haben, sich bei der Transvaalregierung beliebt zu machen, sich anderen Fremden gegenüber jedoch sehr exclusiv verhalten, gründen jetzt auch einen eigenen Club für sich. Im Handel stehen auch hier die Engländer obenan, denen aber sofort die mit 4—500 Seelen und einigen sehr bedeutenden Firmen vertretenen Deutschen folgen, während Franzosen fast ganz fehlen. Junge deutsche und andere Kaufleute kommen nach Transvaal wie nach Süd-Afrika überhaupt meist ohne Kontrakt heraus, man engagirt sie vielmehr hier auf gegenseitige monatliche Kündigung. Das paßt auch den jungen Leuten selbst am besten, denn sind sie tüchtig, so behält man sie nur zu gern und andrerseits können sie so leichter von den in Südafrika so häufigen Momentchancen profitiren, sind doch „ups und downs" hier überaus häufig.

Ist die Stadt Johannesburg in ihrem Charakter von Anfang an ausgesprochen englisch gewesen, so trug Pretoria bisher mehr holländisches Gepräge, der steigende Zuzug von Fremden auch nach hier beginnt freilich, den behäbigen vornehmen Charakter der Stadt zu ändern. Da ziehen sich aber noch immer lange, mit Schattenbäumen eingefaßte Straßenzüge hin, wo sorgsam gepflegte Vorgärten mit kiesbestreuten Wegen zu Wohnhäusern führen, welche in Weiden und Oleandern eingebettet sind. Die breiten, elektrisch beleuchteten Straßen sind allerdings ohne Pflaster, aber die Bürgersteige sind gut gehalten, und neben ihnen läuft im gemauerten Gerinn murmelnd ein Bächlein krystallhellen Wassers, mit dem Pretoria ebenso reich, wie Johannesburg arm bedacht ist. Die nähere Umgebung des von niedrigen Hügelzügen eingefaßten Pretorias bietet nichts sonderlich Interessantes, wenn man dazu nicht die seit 1896 errichteten, mit deutschem und französischem Material ausgerüsteten 6 Forts zählen will. Die Cementfabrik im nahen Beperkt, von Herrn Eduard Lippert angelegt, ist die größte Südafrikas.

Das dreistöckige, von einer Freiheitsstatue gekrönte und an der Front die Inschrift: „Eendragt maakt Macht" tragende Regierungsgebäude wurde

mit einem Aufwande von 4 Millionen Mark erbaut und enthält außer der Mehrzahl der Verwaltungsbureaus die schönen Sitzungssäle für die beiden Kammern; die bequemen Sitze der Abgeordneten sind halbkreisförmig um die Tribüne des Vorsitzenden angeordnet, auf der rechts ein Stuhl für den Staatspräsidenten steht, während sich die Ministerbank neben den Tribünen der Wand entlang zieht. Der Oberhaus-Saal ist mit den lebensgroßen Bildnissen der um Transvaal besonders verdienten Männer geschmückt; wir finden hier den von Dingaan verrätherisch ermordeten Führer der „trekkenden" Buren, Pieter Retief, den heldenhaften Potgieter, den weisen Pretorius, die Präsidenten Burgers und Krüger und den General Joubert. Die Sitzungen dauern von 9 bis 12 und von 2 bis 4 Uhr und Präsident Krüger kommt und geht mit der Regelmäßigkeit des Glockenschlags. Punkt 9 Uhr fährt sein geschlossener Landauer am Regierungsgebäude vor, erst seit Jamesons Ueberfall von einer berittenen Eskorte von 6 Mann begleitet. Vor der rüstigen, kräftigen Erscheinung des Präsidenten entblößen sich alle Köpfe und von 6 Wachmannschaften umringt, begiebt er sich in sein Arbeitszimmer und später je nach Veranlassung in die Sitzungssäle. Die Verhandlungen im Volksraad finden sehr gemüthlich statt und in den Pausen rauchen die Landesvertreter ihre Pfeifen im Sitzungssaal selbst.

Präsident Krüger empfängt Besucher gewöhnlich zu der ungewöhnlichen Stunde zwischen 5 und 8 Uhr Vormittags bei seinem Morgenkaffee und von dem Umstand, daß der Empfang meist auf der um zwei „Stufen" erhöhten Veranda oder „Stoep" vor seinem Hause stattfindet, stammt der häufig gebrauchte Ausdruck „Stufenpolitik". Krügers Privathaus ist ein einfacher Erdgeschoßbau und nur die zwei von Barnato geschenkten Marmorlöwen am Eingang des schmalen Gärtchens und ein Polizeiposten zeichnen es aus. Da Krüger zwar gut Englisch versteht und spricht, bei Audienzen prinzipiell aber nur das Holländische anwendet, so sind die meisten seiner Besucher auf die Vermittlung eines Dolmetschers angewiesen, welchen Posten in meinem Falle liebenswürdig Direktor Vorstmann von der Dynamitgesellschaft übernahm. In früheren Jahren war der Präsident bei Audienzen zuweilen wohl zu rückhaltslos, seitdem er aber in dieser Beziehung besonders mit englischen Interviewern böse Erfahrungen gemacht hat, ist er sehr einsilbig geworden, beschränkt sich meist auf mürrisches „Hm" und „Ja" und speciell Engländer empfängt er am liebsten gar nicht mehr; ich hatte mich aber einer recht freundlichen Aufnahme zu erfreuen. Wir fuhren kurz nach 4 Uhr vor seinem Hause vor und fanden den alten Herrn auf einer Bank der Veranda sitzend auf uns wartend. Von der Nähe gesehen, machte der Präsident, trotz seiner strammen Haltung, doch schon einen recht alten Eindruck, der noch verschärft wurde durch eine unheimliche schwarze Brille, die er wegen eines Augenleidens seit einiger Zeit tragen muß; gekleidet war er in einen schwarzen Anzug von zweifelhafter Reinlichkeit und den Kopf bedeckte ein großer Cylinderhut. Stephan Johannes Paulus Krüger, „Dom Paul" wie ihn der Volksmund nennt, wurde als Sohn einer ursprünglich aus der Altmark stammenden Familie 1825 in der

Digitized by Google

Kapkolonie geboren und hat die Züge seines Volks nach Natal, dem Oranjefreistaat und dem Transvaal mitgemacht, wo er sich durch Muth, Klugheit und Kaltblütigkeit ein so großes Ansehen erwarb, daß er Feldhauptmann und im Kriege gegen England Oberbefehlshaber wurde. In Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste wurde er 1883 zum Präsidenten und seitdem dreimal und ohne Unterbrechung wiedergewählt, obgleich seine Herrschaft nicht gerade eine milde gewesen ist, denn der alte Herr ist eigensinnig wie ein Maulthier und ein strammer Autokrat, der Vertreter einer aussterbenden Anschauung, die keinen Nachfolger auf dem Präsidentenstuhl mehr finden wird. Sobald aber bei irgend einer Berathung im Volksraad die Volksvertreter einmal nicht seiner Meinung waren, genügte bislang noch immer die bloße Drohung seiner Abdankung, um seinen Willen durchzusetzen. So mächtig ist der Einfluß seiner bedeutenden Persönlichkeit und so allgemein der Wunsch, seine staatsmännische Kraft so lange wie nur möglich an der Spitze der Verwaltung zu sehen. Es fehlt zwar nicht an bösen Zungen, welche auch an Krügers Ehrlichkeit in früheren Jahren zweifeln, die von einem sehr großen, angeblich theilweise in England angelegten Privatvermögen sprechen, das er sich unmöglich von seinem Jahresgehalt von 7000 £ und den 300 £ „Kaffeegeld", das er für Repräsentationsspesen bezieht, erspart haben könne und dessen Ursprung man in Geschäften sucht, welche sein früherer Privatsekretair und späterer Schwiegersohn Eloff vermittelt haben soll — aber die weitaus überwiegende Mehrzahl hält Krüger nicht nur für einen tüchtigen und energischen, sondern auch für einen ehrlichen Mann. Was immer man von den Transvaal-Beamten in Puncto Ehrlichkeit sagen mag, Krüger, Dr. Leyds und der Oberrichter Kotze werden fast allgemein als frei von der sonst in Transvaal so üppig wuchernden Verderbtheit in Geldangelegenheiten betrachtet. In der That lebt Krüger und seine sehr zahlreiche Familie — von den 16 Kindern, die ihm seine zweite Gemahlin geboren hat, sind noch 10 am Leben — mit Ausnahme seines jüngsten in Pretoria geborenen Sohnes, der ein ziemlicher Lebemann ist, sehr einfach und zurückgezogen.

„Dom Paul" ist die Seele des Widerstands gewesen, den ein kleines aber tapferes Volk seit Jahrzehnten gegen die größte Weltmacht unseres Jahrhunderts führt, deren Ziele sich immer deutlicher als die einer brutalen Vergewaltigung Transvaals enthüllen. Die ganze gesittete Welt incl. eines Theils Großbritanniens selbst steht bei diesem Kampfe mit ihren Sympathien auf der Seite der Burenrepublik und das deutsche Volk ist nicht das letzte gewesen, diesen Sympathien offenen Ausdruck zu verleihen. Vielfach hat man bei uns aber wohl über das Ziel hinausgeschossen und die Buren und ihre Regierung — aus dem berechtigten Gefühl heraus, daß ihnen Unrecht geschieht — mit einem Glorienschein umgeben, den sie beide nicht verdienen.

Der Bur repräsentirt im Großen und Ganzen noch heute ein Volkselement, das in seiner Kulturentwicklung um 200 Jahre zurückgeblieben ist; er ist fromm bis zur Bigotterie, ein guter Gatte und Vater, gastfrei, eifersüchtig auf seine politische Unabhängigkeit, ein guter Schütze, Reiter und

Digitized by Google

Jäger, andrerseits entsetzlich unwissend, schwerfällig, träge, eigensinnig, schmutzig, hartherzig gegen die Schwarzen; er lebt ungern in Städten zusammengedrängt, sondern liebt die Einsamkeit und Absonderung auf großen, entlegenen und menschenleeren Veldts. Selbst wenn er praktische Ideen hat, ist er zu träge und meist auch zu kapitalarm, um sie auszuführen. Die Wenigsten können lesen und schreiben. Was in der Welt Neues vorgeht, ist ihnen gleichgültig, es geht sie nichts an, am liebsten blieben sie stockstill bis an das Ende aller Zeiten auf demselben Flecke stehen, auf dem sie seit Jahrzehnten verharren. Die Buren sind eben Bauern, hartköpfig, beschränkt, trotzig und störrig; dazu hat die sie umgebende Natur ihren Einfluß auf sie nicht verfehlt. Die überwältigenden, schier endlosen afrikanischen Steppen mit ihrer lautlosen Einsamkeit und eindrucksvollen Stille spiegeln sich im Charakter des Buren wieder. Er ist wortkarg, er liebt die Einsamkeit und das Schweigen. Die Welt, die vor ihm liegt mit ihren ungemessenen Weiten, ladet ihn ein, sein eigener Herr zu sein; sie scheint ihm schrankenlos und er haßt den Zwang, er erträgt keine Fesseln, er will frei sein. Wahrlich, das englische Joch lastet auf Niemand schwer und doch war es zuviel für den Bur. Er verließ Haus und Hof und Feld und zog lieber hinaus in die Wildniß, wo er sein armseliges Obdach bauen konnte, wo es ihm beliebte, wo er sein eigener Herr war, thun und lassen konnte, was er wollte, wo er König war in seinem Reiche; Niemand unterthan, unabhängig, frei. Gefahren hatte er mißachten gelernt. Er fürchtet Niemand, nur Gott allein, zu dessen auserwählten Volk er zu gehören glaubt. Daraus fließen alle die bewundernswerthen Eigenschaften des Buren: seine Tapferkeit, seine Freiheitsliebe, sein Selbstvertrauen, sein Mannesstolz. Das ist die Quelle der Stärke und der Schwäche des Burenstaates; er ist fast unüberwindlich in der Eintracht, und gerade diese Vorbedingung seines Bestandes bedroht er immer. Die fast maßlose Freiheitsliebe und Sucht nach Unabhängigkeit, sowie der Haß allen Zwangs machen ihm jede Herrschaft unerträglich. Sobald er sie zu fühlen beginnt, „trekkt“ er weiter. Wie schwer es fällt, ein solches Volk zu einem festen Staatengebilde zu vereinigen, liegt auf der Hand. Mit welchen Schwierigkeiten hatte Pretorius zu kämpfen! Wie oft war unter ihm der junge Freistaat aus Mangel an Eintracht dem Scheitern nahe! Unter Burgers ging Alles in die Brüche. Die Buren trekkten aus Transvaal, wie sie aus der Kapkolonie und Natal getrokken waren. Sie zersplitterten sich in lauter kleine Gemeinwesen. Dann kam Krüger und wenn die gemeinsame Gefahr und der grenzenlose Haß gegen die Engländer nicht als bindender Kitt gewirkt hätten, dann würde die Südafrikanische Republik schon ihren Grabstein in der Geschichte gefunden haben. Die Schwierigkeiten, ein solches Volk zu regieren, liegen nicht auf der Oberfläche; sie zeigen sich nicht, da die Buren keine Organe der öffentlichen Meinung haben, keine Versammlungen abhalten, ihre Stimme nicht laut erheben. Der Druck auf die von ihnen gewählte Regierung ist aber vorhanden; er wirkt unmittelbar, ohne vermittelnde, den Stoß abschwächende Zwischenlage.

Digitized by Google

Früher erhielt jeder Sohn eines Burgers der Republik, sobald er das 21. Lebensjahr erreicht hatte, eine Farm aus den Staatsländereien, die er sich wählen durfte. Das hat seit der Entdeckung der Goldfelder aufgehört, und der Bur hat nun selbst für die Versorgung seiner Söhne aufzukommen. Lernen hat er sie nichts lassen; sie können daher nur ganz untergeordnete Stellen im Staatsdienst oder bei der Eisenbahn bekleiden, während die Ausländer, eingewanderte Holländer namentlich, die guten Posten einnehmen. Will der Bur den Sohn nicht dienen lassen, so muß er ihn zu Hause behalten, wo er seiner nicht bedarf, denn die Arbeit verrichten die Kaffern, und selbst diese haben wenig zu schaffen, da der Bur heute noch so wirthschaftet wie seine Urväter, die aus Holland kamen. Er steht, wo sie gestanden haben, in allen Stücken. An eine Verbesserung seiner Lebensweise, seiner Wirthschaftsart und seines Viehstandes denkt er nicht. Er wohnt in einem Ziegelhaus mit Strohdach à la Kaffer, bescheiden und schmutzig; das Mobiliar ist einfach, ebenso seine Mahlzeit, die aus einer Schüssel Fleisch, Reis mit Rosinen und Kaffee besteht; der Hausvater legt mit der Familiengabel vor. Der Genuß von Spirituosen war früher unbekannt, die jüngere Generation gewöhnt sich aber schnell daran. Kommt ein Besuch, so nimmt derselbe auf einem Stuhle an der Wand Platz und es herrscht zunächst eine halbe Stunde über Schweigen, bevor man allmählich zu einer langsamen Unterhaltung kommt. Des Buren meist braun- oder schwarzgefleckte Rinder tragen den Stempel ihres holländischen Ursprungs, sind aber grobknochig und großhörnig geblieben; sie werden abends meist in den Kraal nahe der Farm getrieben, genießen sonst aber keinen Schutz und sind meist mager. Seine Schafe sind hochbeinige grobwollige Haidschnucken; seine Schweine, mit ihren dichten schwarzen Borsten, ihrem spitz zulaufenden kammförmigen Rücken, ihrem großen langen Kopf und ihren groben Knochen sind Alles, was ein anständiges modernes Schwein nach heutigen Zuchtbegriffen nicht sein soll. Und doch ist der Bur ausschließlich Viehzüchter; er betreibt die ausgedehnteste Weidewirthschaft, die man sich denken kann; auf vielen Hunderten, ja Tausenden von Morgen hat er eine Heerde von 50 oder 100 Stück Vieh grasen. Unterm Pflug hält er nur was hinreicht, seinen eigenen Bedarf an Getreide, Mais und Kafferkorn zu decken und diese Weidewirthschaft erklärt viel von seinem nomadischen Hang und von der Leichtigkeit, mit der er trekkt. Sein eigentliches Haus ist doch der lange schwere Ochsenwagen mit einem Dach am rückwärtigen Ende, unter dem der Bur auf der Reise mit Weib und Kindern wohnt. So fährt er an den Festtagen nach Pretoria, wo der große Marktplatz zur Wagenburg umgewandelt wird und eins der interessantesten Stücke aus dem Burenleben darstellt, das man sich denken kann. Hat er einmal einen Sack Kartoffeln oder Korn, oder einige Bündel Grünfutter auf den Markt zum Verkauf zu bringen, die auf einem Handkarren hingeschafft werden könnten, so nimmt er doch den Familienwagen, spannt 6 oder 8 Paar Ochsen davor, läßt diese von drei Kaffern führen und treiben, sitzt selbst auf dem Wagen und raucht Stunde um Stunde, bis der Weg zurückgelegt ist. So kommt es, daß ein Land so groß wie Frankreich,

Digitized by Google

von Natur fruchtbar, zur Kultur von Allem geeignet, von der Ananas, der Banane, Wein und Mais bis zum Hafer und der Schlehe, seine Handvoll Bewohner, kaum 300 000 Weiße und die mäßigen 600 000 Kaffern nicht ernähren kann, daß mit dem besten Markte im eigenen Lande, Johannesburg, Fleisch, Schinken, Mehl, Butter, Eier, Erbsen, Linsen, Kartoffeln, Zwiebeln aus anderen Welttheilen, Gemüse und Obst aus den benachbarten Kolonien eingeführt werden. Und das in einem von der Natur begünstigten Agrikulturstaat! Für frisch gelegte Eier zahlt man in Johannesburg 5/— das Dutzend, für frische Butter denselben Preis für das Pfund und sie sind nicht zu haben. Bei einem Buren, der Hunderte von Vieh besitzt, kommt zum Kaffee Nestlé's kondensirte Milch auf den Tisch, nur weil er zu faul ist, die Kühe zu melken. Diese sündhafte Trägheit der Buren genügt, um ihre Armuth zu erklären. Aeußere Umstände, Dürre und Heuschreckenfraß, haben sie zur Noth gesteigert und eine dritte Plage, die Rinderpest, bedrohte 1896/97 den Bur, dessen ganzes Vermögen in seinen Rinderheerden steckt, mit dem Ruin.

Zieht man die vorstehend geschilderte Beanlagung des Volkes in Betracht, so ist es hoch anzuerkennen und spricht für die Weisheit der Regierung, welch' ungeheure Fortschritte in dem kurzen Zeitraum eines Jahrzehnts gemacht worden sind. Freilich ist es nicht die „Weisheit" allein, sondern mannigfach Druck von außen, besonders aber eine weitgehende Bestechlichkeit der Volksvertreter gewesen, welche die Kulturfortschritte ermöglicht haben. Hat der Bur Reichthum auch nie verachtet, so hat er ihn früher doch nur in der Größe seiner Viehheerden gesucht. Seitdem er mehr mit der „Kultur" zusammengekommen ist, hat er auch Mammon schätzen gelernt, an Versuchern hat es nicht gefehlt und so sind die zahlreichen Monopole zu Stande gekommen, die zu Gunsten weniger Fremder der Allgemeinheit schaden. Wie interessant wäre es, die Geschichte dieser Marks (Markus), Lewis (Levy), Barnato, Joel, Sacke und einer Schaar Anderer zu schreiben, die als Schnorrer in das große Durchhaus Transvaal eintraten und auf der anderen Seite als Millionäre in der vierspännigen Equipage hinausfuhren. Die Hälfte von ihrer Zahl kann weder schreiben noch lesen. Marks und Lewis kamen als Hausirer ins Land. Sie waren die ursprünglichsten Besitzer des Dynamit-Monopols und sind heute die Inhaber des Spiritusbrennerei-, Glas-, Frucht-, Konserven- und Gerberei-Monopols. Andere Leute haben durch Auferlegung hoher Importzölle geschützte Monopole auf Fabrikation von Wollwaaren, Papier, Seife, Zündhölzern, Chokolade, Stärke, Mineralwässern und selbst von Bürsten, wieder andere auf Lagerhäuser, Markthallen, Wasserversorgung und Eisenbahnen, und bei Ertheilung und Ausnutzung all' dieser Privilegien hat der „allmighty dollar" eine für die Moralität der Transvaalregierung wenig ehrenhafte Rolle gespielt. Beamtenbestechung scheint ganz und gar an der Tagesordnung zu sein. Auffällig ist auch die Begünstigung der Niederländer aus Europa bei Besetzung höherer Aemter; diese Beamten, welche von dem Vorwurf der Bestechlichkeit mitbetroffen werden, sind den Ausländern gegenüber keineswegs freundlich gesinnt und ihre Rolle ist häufiger Verhetzung statt Versöhnung.

Digitized by Google

Der Beschwerden über das Dynamitmonopol seitens der Minenbesitzer ist schon gedacht worden und dieselben scheinen nicht ganz unberechtigt, wenn auch angesehene Minendirectoren offen zugeben, daß die jetzige Höhe des Dynamitpreises die Goldindustrie nicht schädige. Krüger befürchtet überdies und vielleicht nicht mit Unrecht den Einfluß des europäischen Dynamit-Rings auf die Preisbildung, sobald ihm keine Fabrikations-Konkurrenz in Transvaal selbst gegenüber steht. Im Uebrigen hat z. B. der Deutsche Georg Albu in Johannesburg, einer der angesehensten Großkapitalisten und Leiter von Minengesellschaften, jederzeit offen betont, daß die Südafrikanische Republik bei Weitem das liberalste Goldgesetz der Welt besitze, in welchem die besten Erfahrungen von Nordamerika und Australien verwerthet seien.

Weitere Klagen der Ausländer betreffen die zweifellos mangelhafte Verwaltung und die hohen Tarife der privilegirten Niederländischen Eisenbahngesellschaft. Dabei ist aber zu beachten, daß dieses Monopol zu einer Zeit ertheilt wurde, als die Engländer noch kein Geld in Transvaalbahnen anlegen wollten, und daß den Deutschen und Holländern, welche ihren Unternehmungsgeist in der damals unsicheren Kapitalanlage bethätigten, auch eine entsprechende Dividende zusteht. Uebrigens gehen 85 % des Reingewinns der Eisenbahnen an die Staatskasse und es steht der Regierung, welche auch einen guten Theil der Actien besitzt, jederzeit frei, die Bahnen mit einjähriger Kündigung zurückzukaufen gegen den zwanzigfachen Betrag der Durchschnittsdividende der letzten drei Jahre. Ob die Verwaltung damit gebessert werden würde, ist sehr zweifelhaft, vielleicht aber könnten dann die Tarife, welche übrigens ungefähr dieselben wie in der Kapkolonie und in Natal sind, weiter herabgesetzt werden, wie es letzthin schon in weitgehendem Maße bei den Kohlenfrachten und den Arbeiterpassagen geschehen ist.

Eine alte Klage betrifft das Schulwesen. Auf den unteren Stufen der Elementarschulen wird nur Niederländisch gelehrt. Die Engländer sagen: „Wir sind drei Viertel (?) der weißen Bevölkerung und unsere Kinder sollen nicht in ihrer Muttersprache unterrichtet werden." Man kann es unpraktisch finden, daß die Buren sich mit ihrer Sprache begnügen wollen; man muß bedauern, daß sie die allgemeine Schulpflicht noch nicht eingeführt haben; man muß es als ungerecht bezeichnen, wenn die Buren das Unterrichtsbudget, welches überwiegend von den Ausländern aufgebracht wird, vorwiegend in ihrem Interesse verwenden: Aber Holländisch ist nun einmal die Landessprache, die jeder kennen muß, wenn er im Transvaal Bürger werden will. Eine Versöhnung der Gegensätze wäre allerdings wünschenswert und daß eine solche unschwer zu erlangen ist, haben z. B. unsere Landsleute in Johannesburg bewiesen, denen gegen das, unserem Gefühl entsprechend ganz selbstverständliche Zugeständniß: In einer deutschen Schule im Auslande auch die betr. Landessprache als Unterrichtsgegenstand aufzunehmen, von der Transvaalregierung, wie wir gesehen haben, die liberalste Unterstützung zugestanden worden ist. Weshalb thun die Engländer nicht ein Gleiches? Nur aus

Digitized by Google

Dünkel und der bei ihnen so weit verbreiteten Bequemlichkeit, außer ihrer Weltsprache noch eine andere zu lernen.

Klagen über die Rechtspflege in Transvaal sind hin und wieder begründet. Die Geschworenen-Gerichte bestehen nur aus Buren, denn die wenigen naturalisirten Ausländer kommen nicht in Betracht, und da mag denn der Rassenhaß und die Beschränktheit der Auffassung zuweilen befangene Entscheidungen eingeben. Richtig ist auch, daß die Polizeiverwaltung schlecht geführt ist, daß manche Verbrechen nicht aufgedeckt werden und daß die niederen Organe dem Ausländer gegenüber oft grob und ungerecht verfahren. Die Geheimpolizei, welche speciell auch den verbotenen Verkauf von Schnaps, „Puza", an die Kaffern und von gestohlenem Gold aus den Bergwerken überwachen sollte, hat ob ihrer Unfähigkeit und Unehrlichkeit mannigfachen Grund zu berechtigten Klagen gegeben.

Der Hauptpunkt jedoch, der den Engländern die erwünschte Gelegenheit gegeben hat, energisch gegen Transvaal vorzugehen, betrifft das Wahlrecht. Ursprünglich war jeder Weiße, der sich in Transvaal niederließ, ohne weiteres wahlberechtigt. Um jedoch der Staatskasse eine Einnahme zuzuführen, wurde 1855 bestimmt, daß die nicht in Südafrika geborenen Ausländer vor der Erlangung des Wahlrechts 25 £ zu entrichten hätten. Ein Gesetz von 1874 schrieb dann für die Ausländer ohne Grundbesitz einen Aufenthalt von einem Jahre vor, bis sie das Wahlrecht erlangen konnten. Eine wesentliche Einschränkung wurde erst 1882 beschlossen, von wo ab die Bedingung einer fünfjährigen Ansässigkeit vorgeschrieben wurde. Im Jahre 1890 wurde dann der 2. Volksraad geschaffen. Das Wahlrecht für diese Kammer ohne Budgetrecht, deren Beschlüsse der 1. Volksraad oder der Präsident umstoßen kann, wurde unter folgenden Bedingungen zugänglich gemacht: Zweijährige Ansässigkeit, von der Eintragung beim Feldcornet an gerechnet, Zahlung von 5 £ und Treueid. Nach weiteren zwei Jahren war der Naturalisirte wählbar, doch nur für den 2. Volksraad; das active und passive Wahlrecht für den 1. Volksraad konnte er erst nach weiteren 10 Jahren, zusammen also nach 14jähriger Ansässigkeit erlangen. Da man das Alter von 30 Jahren erreicht haben muß, um die Wählbarkeit für den 2. Raad zu erreichen, konnte ein Ausländer das volle Bürgerrecht nicht vor dem 40. Lebensjahr erhalten. Ueberdies war die Genehmigung des 1. Raads erforderlich und mußten erschwerende Förmlichkeiten erfüllt werden. Es ist zwischen der Naturalisation und dem Bürgerrecht zu unterscheiden. Auch der Naturalisirte darf sich niemals an der Wahl des Präsidenten und des Oberkommandirenden betheiligen. Nachdem der zwei Jahre im Lande ansässige Ausländer naturalisirt war und sein bisheriges staatliches Verhältniß gelöst hatte, stand er vorläufig ohne Rechte da, aber mit der Pflicht zur Heeresfolge. Im Jahre 1894 wurde auch den Söhnen von Ausländern die Erlangung des Bürgerrechtes erschwert. Das ist der gegenwärtige Stand der Gesetzgebung.

Man beschwert sich nun nicht blos über die lange Dauer der Fristen, sondern auch über die lästigen Bedingungen, darunter die, daß die Gesuche

Digitized by Google

um das Wahlrecht von einer Anzahl „Bürger“ des Bezirks unterstützt sein müssen und daß die Buren sich zu dieser Unterstützung nicht verstehen wollen, sodaß die Aufnahme von Ausländern in den Wählerverband eine große Seltenheit ist. Die Engländer behaupten, es liege in der Regelung des Wahlrechts der Ausländer eine Verletzung der Konventionen von 1881 und 1884 vor, durch welche England die Unabhängigkeit Transvaals anerkannte. Sie berufen sich auf die in den Verträgen gewährleistete Gleichmäßigkeit der Pflichten und Rechte für In- und Ausländer in der Republik. Es läßt sich aber aus dieser allgemein gehaltenen Bestimmung ebensowenig wie aus den europäischen Staatsverträgen herleiten, daß Transvaal genöthigt sei, Ausländern die politischen Rechte zu verleihen. Die Südafrikanische Republik wurde seit Entdeckung der Goldfelder derartig mit Ausländern überschwemmt, daß die Buren fürchten mußten, in die Minorität zu kommen und sie waren deshalb darauf bedacht, die Fremdlinge von der Leitung der Geschäfte möglichst fernzuhalten, weil sie sich nach den gemachten Erfahrungen der Ansicht nicht verschließen konnten, daß die Engländer nach dem Fehlschlagen ihrer Eroberungspläne versuchen würden, sich des goldtragenden Landes durch Einsickern in die Bürgerschaft zu bemächtigen. Da auch dies vereitelt wurde, kam es zur Bildung des Johannesburger Reformvereins und dem Einfall Jameson's. Die Wirkung auf die Buren war, wie sich denken läßt, ungünstig. Krüger versprach zwar Reformen, hielt sein Versprechen aber nicht und fand stets eine Ausrede, bis die wirkliche und künstliche Unzufriedenheit im Jahre 1899 die englische Regierung veranlaßte, ihm Reformen abzuringen. Der Kolonialminister Chamberlain stützt sich bei seinem Vorgehen auf die Angabe, daß die Briten in ganz Transvaal in der Majorität seien. Nicht einmal für Johannesburg steht dies unbedingt fest; 1896 waren dort von den 50 907 Weißen 34 020 britischer Nationalität, davon 16265 aus England, 15 162 aus dem Kaplande und 2593 aus anderen englischen Kolonien. Die aus dem Kapland stammenden Uitlander weichen aber als Afrikander von den Ansichten Chamberlains stark ab. Im ganzen Land überwiegen die Buren so, daß sie fast doppelt so stark sind, als das gesammte britische Element und die von 21 000 Unterschriften bedeckte Petition an die englische Regierung um Unterstützung in der Bürgerrechtsfrage ist ein blanker Schwindel gewesen, der aber natürlich Chamberlain und der Rhodes-Clique in ihre Pläne paßte. Es ging mit dieser Petition wie mit der historischen Adresse von 1877, welche erklärte, daß „Alle“ im Lande mit der britischen Annexion zufrieden seien; bei genauer Untersuchung stellte sich damals heraus, daß von diesen 7000 Unterschriften 6400 gefälscht waren und die 600 echten meist von englischen Beamten und Soldaten stammten. Anständige und unbefangene Europäer haben die 1899er Petition kaum unterzeichnet, da sie meist überhaupt gar nicht mit dem Wunsche nach hier kommen, länger im Lande zu bleiben, dagegen hat man Neger, Inder, Frauen und Kinder zur Unterzeichnung herangezogen, die absolut kein Verständniß dafür hatten, um was es sich überhaupt handelte, und solche offenkundige Fälschungen paradiren dann in London als

Digitized by Google

Aufschrei der gequälten englischen Volksseele in Transvaal! Aber man brauchte eben einen Vorwand, um einen Konflikt zu erzeugen; daß gleichzeitig 22 900 Uitlanders der Transvaalregierung in einer Adresse ihr Vertrauen aussprachen, wurde einfach ignorirt und die Idee eines Schiedsgerichtes von der „Times“ mit dem Bemerken weit abgelehnt, „daß — ganz abgesehen „davon, daß England und sein „Vasallenstaat“ Transvaal nicht auf gleicher „Basis ständen — in ganz Europa kein unparteiischer Gerichtshof in dieser „Frage gefunden werden könne.“ Ist alle Welt im Unrecht und blos das uneigennützige England Transvaal gegenüber in seiner Vergewaltigungspolitik im Rechte?

Es ist zuzugeben, daß Manches im Lande faul ist und die Buren heute nicht mehr voll die Sympathien verdienen wie die Helden, welche 1881 die Engländer am Majubaberge aufs Haupt schlugen; sie haben sich von einer seitdem entstandenen Industrie beschenken lassen, ohne zu deren Entwicklung entsprechend mitzuwirken, und der Eigensinn des Präsidenten ist viel schuld daran, daß manche Mißbräuche fortbestehen. Aber alle die vorstehend angeführten Beschwerden würden keinen Krieg der Engländer gegen die rechtmäßigen Herren des Landes rechtfertigen. Niemand hat die Fremden nach hier gerufen, im Gegentheil, und finden sie die hiesigen Verhältnisse wirklich so unerträglich, wie sie dieselben stellenweise schildern, so hindert sie Niemand, wieder dahin zu gehen, wo sie hergekommen sind. Was würden wohl die Engländer sagen, wenn Fremde in ihrem Lande Vorschriften darüber machen wollten, wie es zu verwalten sei?

Oranje-Freistaat. Die Reise führt nun weiter nach der zweiten Burenrepublik und in einer 17stündigen Eisenbahnfahrt von Pretoria nach Bloemfontein, der Hauptstadt des Oranjefreistaates. Einem heißen Tage war eine empfindlich kühle Nacht gefolgt. Die Zollvisite in Kroonstadt, wo man morgens 6 Uhr eintrifft, wird sehr coulant gehandhabt, ein Beamter kommt ins Coupé, frägt nach Tabak und Spirituosen und damit ist die ganze Zollrevision erledigt. Ein Speisewagen wird hier angehängt und wie in Nordamerika folgen sich während der Fahrt Angebote von Obst, Cigarren, Süßigkeiten, Kaffee und anderen Getränken. Die Gegend, durch die wir fahren, ist meist grasreiches Tafelland mit hin und wieder daraus hervorragenden Hügelrücken oder niederen Tafelbergen und im Allgemeinen wenig zu Ackerland benutzt. Das Land ist zwar gut und fruchtbar und auch für Weizenbau geeignet, aber die häufigen Dürren bedingen öfter eine Mißernte als eine gute Ernte und die Buren sind meist zu arm, kostspielige Irrigationsanlagen zu machen. Gebaut werden Weizen, Gerste, Hafer, Tabak und Kartoffeln. Hin und wieder trifft man „Dämme“ an, wie man hier die künstlich aufgestauten Teiche nennt, sehr vereinzelt auch Windmotoren zum Wasserpumpen, und soweit deren Bewässerung reicht, erzielen Felder und Wiesen ein gutes Resultat. In der Nähe von Teichen und Spruits (Bächen) ist das sonst kahle Veldt mit Kameeldorn besetzt, Felder und Gärten sind hier mit Opuntien und Agavenhecken eingefaßt, aber im Ganzen ist nur Steppenvegetation vertreten, auf

Digitized by Google

der Rinder — durch die Rinderpest sehr zusammengeschmolzen -- Pferde, Schafe und Ziegen weiden. Die Bahnlinie ist überall durch Drahtzaun abgesperrt. Weit zerstreut trifft man vereinzelte weißgetünchte Farmen und Kaffernhütten, die hier mit geflochtenen Riedmatten gedeckt sind.

Der Oranjefreistaat gehört zu denjenigen Ländern, über die man nicht viel zu sagen braucht. Es ist 131 070□km groß, bildet ein 1300—1400 m hohes Tafelland, welches sich gegen Westen und Süden hin sanft und gleichmäßig senkt und zählte 1890 nur 207 000 Einwohner, darunter 130 000 Farbige (Betschuanen, Basutos und Hottentotten) und 77 000 Holländer, Engländer und Deutsche, die sich nach der Religionsangabe in 69 000 Niederländisch-Reformirte, 1353 Anglikaner, 466 Katholiken, 312 Lutheraner und 113 Juden theilten. In Europa geboren waren davon nur 2500. Das Interessanteste im Lande waren die Diamantengruben von Kimberley und die wurden ihm 1871 im tiefsten Frieden von England gestohlen. Es verblieben ihm noch einige kleinere Gruben von Diamanten, Gold, Kohlen und anderem, aber den Hauptwerth des Landes bilden heute Viehzucht und Ackerbau; Industrie ist bislang überhaupt kaum vertreten. Producte vom Oranjefreistaat können laut Verträgen zollfrei nach dem Transvaal und der Kapkolonie eingeführt werden, was für den Farmer betr. Lieferung von Butter, Käse, Speck, Geflügel 2c. von großem Werthe ist. Besonders fruchtbar ist das „Eroberte Territorium“, d. h. derjenige Theil des regenreichen Basutolandes, welcher 1869 von den Engländern, die den Haupttheil für sich behielten, dem Oranjefreistaat überlassen wurde. In ihrem Basutolande haben die Engländer jetzt, getreu ihrer Devise „to make the poor natives happy“ eingeführt, daß sich die Kaffern für wenige Schillinge rechtsgültig vor dem Magistrat verheirathen dürfen, zur Freude der Jungen, zum Kummer der Alten, welche für ihre Töchter nun nicht mehr ein Dutzend Ochsen eintauschen können.

Die erste Burenansiedlung nördlich vom Oranjefluß in dem von Betschuanen- und Hottentotten-Horden bewohnten Gebiet fand 1828 statt, 1835—1836 folgte sodann der große „trek“ unter Hendrik Potgieter und 1842 die unter Pretorius aus Natal auswandernde Burenschaar; die von ihnen gegründete Oranjerepublik wurde aber von England in Anspruch genommen und bis 1854 der Kapkolonie einverleibt. Der größte Theil der Buren war nach der unglücklichen Schlacht bei Boomplaats 1848 weiter über den Vaalfluß gezogen, der Rest bekam seine Unabhängigkeit 1854 zurück, doch ist das Land in vieler Beziehung englisch geblieben. Die Staatssprache und die Landesmünze sind englisch, der Oranjefreistaat gehört seit 1889 dem südafrikanischen Zollverein an, der die Kapkolonie, Betschuana- und Basutoland, seit 1898 auch Natal umschließt, und seine Eisenbahnen sind von der Kapkolonie gebaut worden. Das ganze Land war mit englischem Firniß überzogen, bis Jamesons Heldenritt das eingeschlafene Volksbewußtsein der hiesigen Buren aufrüttelte. Der dem Transvaal freundliche Steyn wurde zum Präsidenten erwählt, die völlig verwahrloste Landesvertheidigung erhielt eine

Digitized by Google

neue Wehrverfassung, die Eisenbahnen, welche bislang im Besitz der Kapkolonie gewesen waren und den Freistaat von dieser wirthschaftlich abhängig machten, wurden Anfang 1897 zurückgekauft, und das Schutz- und Trutzbündniß mit dem Transvaal krönte im März 1897 diese neue Politik.

Der Freistaat steht unter einem auf 5 Jahre vom Volke direct erwählten Präsidenten mit einem ausführenden Rath, bestehend aus dem Präsidenten und 5 weiteren Mitgliedern, und aus einem Volksrath von 56 vom Volke auf 4 Jahre gewählten Vertretern. Zur Wahlberechtigung ist ein Alter von 21, zur Wahlfähigkeit ein solches von 25 Jahren und außerdem Grundbesitz im Werthe von 500 £ erforderlich. Zur Zeit sitzen 42 Bauern und nur 14 Advokaten und Kaufleute im Parlament und die Verwaltung hier ist ehrlich. Der jetzige Präsident Steyn ist gerade kein Licht, aber er versteht die Bauern, aus deren Reihe er stammt, gut zu nehmen und eine gesunde Mittelrichtung zwischen Alterthum und Fortschritt einzuhalten. Im Oranjefreistaat wohnende Ausländer erlangen das Wahlrecht schon nach einem Jahre, wenn sie Grundbesitz im Werthe von mindestens 150 £, oder ein jährliches Einkommen von 200 £ haben, oder als Pächter von Grundbesitz einen Jahrespacht von mindestens 36 £ zahlen; nach drei Jahren bekommt Wahlrecht, wer ein bewegliches Vermögen von 300 £ besitzt. Naturalisation erfordert ein vorheriges 3 jähriges Bewohnen des Landes und Ablegung eines Treueides ohne Aufgabe der bisherigen Nationalität.

Die Staatseinnahmen betrugen in 1895/96: 374 000 £, die Ausgaben 430 000 £ (darunter 48 000 £ durch Rinderpest veranlaßt). Seitdem die Eisenbahnen gegen Zahlung von $2^1/_2$ Millionen £ an die Kapkolonie in Besitz und Verwaltung des Freistaates übergegangen sind, ist das Budget wesentlich anders geworden und für 1898 veranschlagt mit 903 000 £ Einnahmen und 975 000 £ Ausgaben. Im ersten Jahre der Uebernahme betrug der Ueberschuß der Bahnverwaltung mehr als eine halbe Million Pfund oder 20% Verzinsung des angelegten Kapitals, welche Einnahme man auf den Bau neuer Bahnen verwandte. Unpraktischer Weise fing man aber mit fünf verschiedenen Linien zu gleicher Zeit an, kam mit jeder ca. 20 Meilen weit (Baukost per Meile hier ca. 4 bis 5000 £) und blieb dann mangels weiterer Mittel mitten im Felde stecken. Im Auslande eine Anleihe zum Weiterbau aufzunehmen, lehnte der Volksrath ab, um der Möglichkeit einer fremden Einmischung in innere Angelegenheiten vorzubeugen und getreu der Ueberlieferung aus dem Privatleben, daß jede Verschuldung dem Buren unbehaglich ist. Muß der Bauer hier einmal Geld aufnehmen, so schränkt er sich auf das Aeußerste ein, bis er seine Schulden wieder abgezahlt hat; inzwischen kommen Frau und Tochter nicht mehr mit nach dem Dorfe, die Milch wird zu Butter verarbeitet und verkauft und nur die abgerahmte Milch zu dem jetzt ungezuckerten Kaffee benutzt u. s. w. So sind denn Staatsschulden auch meist ängstlich vermieden worden und betrugen Anfang 1898 nur 35 000 £, wozu durch den Ankauf der Bahnen $1^3/_4$ Millionen £ traten. Weiterbau und Verwaltung von 4 der neuen Linien wurden öffentlich ausgeschrieben. Die

Digitized by Google

Staatseinnahmen ergeben sich besonders aus den Erträgen des 722 km umfassenden Bahnnetzes, der Zölle nnd Stempelgebühren.

Die Ausfuhr des Landes betrug 1897 £ 1794000, setzte sich zusammen aus Diamanten, Ackerbau- und Milchwirthschaftsproducten, Vieh, Wolle, Häuten, Hörnern und Straußenfedern und ging mit 871000 £ nach dem Transvaal, mit 735000 £ nach der Kapkolonie; (incl. 440000 £ Diamanten) und 116000 £ nach Natal. Der Import werthete 1231000 £ und kam überwiegend über die Kapkolonie; von den durch letztere erhobenen Einfuhrzöllen bekommt der Oranjefreistaat 85% vergütet. Deutschland hat 1897 einen Handels- und Freundschaftsvertrag mit dem Oranjefreistaat abgeschlossen, doch ist der directe Handel zwischen den beiden Staaten sehr unbedeutend.

Sämmtliches Land ist mit einer Erbpacht-Taxe von 2/— für 100 Morgen belastet und die Preise reguliren zwischen 10 und 25/— pro Morgen Weideland und zwischen 25 und 60/— pro Morgen Ackerland. Der Viehstand des Landes betrug 1890: 900000 Rinder, 6 Millionen Merino- und 700000 Kapschafe, 627000 Angora- und 230000 gewöhnliche Ziegen, 248000 Pferde, 20000 Maulthiere und Esel, 34000 Schweine und 1460 Strauße.

Das Klima des Freistaats ist vorzüglich gesund.

Deutsche leben im ganzen Freistaat nur etwa 3 bis 400 und man kann die Einwanderung unbemittelter Kolonisten nach hier auch nicht empfehlen, da die Regierung nur noch wenig Land zur Verfügung hat, gut bewässerte Ländereien selten und theuer und die für trockenen Boden nöthigen Irrigationsanlagen kostspielig sind. Immerhin sind hier noch mehr Deutsche als Landbauer angesiedelt, als im Transvaal und sie finden ihr gutes Auskommen. Der Oranjefreistaat war auch der erste Schauplatz für die Thätigkeit der im Jahre 1824 gegründeten „Berliner Missionsgesellschaft“ und zwar ließen sich ihre ersten Missionare im Jahre 1834 in Bethanien nieder. Heute zählt die Gesellschaft in Südafrika 53 Hauptstationen, 135 Filialen oder Außenstationen und außerdem 233 Predigtplätze. Getauft wurden seit Beginn der Thätigkeit bis Ende 1898: 51378 Farbige und zwar in Süd-Transvaal: 18870, in der Kapkolonie: 10763, im Oranjefreistaat 8798, in Nord-Transvaal: 6700, in Natal: 4279, in Kaffraria: 1815 und in Ostafrika 83. Die Sulus, Swasis und Matabele haben sich für das Christenthum weit weniger empfänglich gezeigt, als die weicheren Basutos und Betschuanen.

Bloemfontain liegt 4500 Fuß ü. M. in einer Ebene, die von 2 bis 300 Fuß hohen Hügeln umgeben ist; obgleich „Hauptstadt“ eines prosperirenden Landes, ist es in Folge der einfachen Gewohnheiten seiner Bewohner und deren geringer Zahl — etwa 8000, worunter die Hälfte Weiße — doch nie über den Charakter eines freundlichen Landstädtchens hinausgekommen. Ein großer Marktplatz liegt im Mittelpunkt der Stadt und von hier gehen die breiten Hauptstraßen aus, welche schöne Plätze und manche recht stattliche Regierungs- und Privatgebäude in feinem weißen Sandstein und rothen

Digitized by Google

Blendziegeln aufweisen. Darunter ragen hervor der alte „Raad Zaal“ mit den Regierungsbüreaus und der neue „Raad Zaal“, der in dorischem Stile erbaut und von einem Kuppelthurm überragt ist, während die schöne innere Einrichtung von Pfaff in Berlin stammt. Des Präsidenten offizielle Wohnung ist ein stattliches Haus aus weißem Sandstein, inmitten eines großen Gartens. Am Marktplatz hat der englische Club ein schönes Gebäude. Weiden, Eukalyptus, Lebbach und Pappeln bilden den Hauptstamm in den zahlreichen Gärten und bei der Straßeneinfassung. Die öffentliche Beleuchtung wird bislang nur durch Petroleumlampen geliefert, welche die Dunkelheit mehr markiren, als erhellen, doch ist elektrische Beleuchtung geplant. Straßen- und Firmenschilder sind hier ausschließlich englisch, während man in Pretoria doch hin und wieder holländisch sieht. Die heranwachsende Jugend verengländert im Oranjefreistaat betr. Sprache und Sitten unaufhaltsam, trotzdem dieses Land nicht wie Transvaal eine so große Reihe fremder Spekulanten angezogen hat, welche dort die Korruption im Gefolge hatten. Während der Unterricht in den Regierungsschulen in Transvaal nur in Holländisch erfolgt, lehrt man im Bloemfontainer Grey College morgens in holländischer und nachmittags in englischer Sprache. Dieses ursprünglich vom Kap-Gouverneur Sir George Grey in einem bescheidenen Lokal gestiftete Gymnasium ist jetzt in einem modernen und vorzüglich eingerichteten Prachtbau untergebracht und bereitet je 100 Interne und Externe bis zur Sekunda vor; später will man auch gemeinsam mit Transvaal eine Hochschule errichten. An Tageszeitungen erscheinen hier der burenfreundliche „Daily Express“ und der die Buren lächerlich machende „Friend of the Free State“.

Obgleich ich an einem Sonnabend, also Markttag eintraf, war die Stadt doch sehr ruhig, da der Bur wegen schlechter Zeiten nicht vom Lande hereinkam; bei besseren Zeiten sollen Verkehr und Umsatz hier aber recht lebhaft sein. Von Industrie ist Wagenbau — auch für die Eisenbahn — und eine Bierfabrik vertreten, welche ein recht gutes Bier nach deutscher Art braut; auch ist jetzt hier eine Centralwerkstatt für die Eisenbahn angelegt worden und unter deren 1200 Arbeitern sind auch ca. 100 Deutsche.

Sonst ist das Deutschthum hier noch durch etwa 40 Personen vertreten, Kaufleute, Handwerker, Lehrer, Aerzte und Pastoren. Die deutsche Gemeinde besitzt ein recht kleines aber freundliches Gotteshaus und bekommt vom Freistaat 150 £ jährlichen Zuschuß, wozu seitens der Mitglieder noch 200 £ aufzubringen sind. Als ich hier den Gottesdienst besuchte, waren etwa 50 Zuhörer, meist allerdings Frauen und Kinder zugegen. Für Kaffernmission, deren Resultate auch hier nicht gerade hoch eingeschätzt wurden, ist noch ein besonderer deutscher Pastor am Platze thätig. Auch einen deutschen Konsul haben wir hier, der in seinem bürgerlichen Leben Arzt und Apotheker ist und leider nicht dazu beiträgt, die Deutschen am Orte zusammenzuhalten; vielmehr wird es ihm zugeschrieben, daß der Deutsche Club wegen Uneinigkeit einging. Obgleich er mit einer deutschen Missionarstochter verheiratet ist, wird in seinem Hause doch nur Englisch gesprochen und er ist von Englands unabänderlicher

Digitized by Google

Weltherrschaft felsenfest überzeugt. Ein Deutscher ist auch der Besitzer des besten Gasthofs, des „Freestate Hotels“, welches recht nette Zimmer, aber eine ganz ungenügende Küche bietet. Schließlich haben wir einen sehr liebenswürdigen und mit Recht allgemein geschätzten Landsmann in der Person des Majors Albrecht, eines früheren preußischen Wachtmeisters, den der Oranje-Freistaat im Jahre 1880 aus Deutschland kommen ließ, um seine stehende Artillerie nach deutschem Muster zu organisiren. Die aus 120 Mann bestehende Truppe ist in dem südlich der Stadt auf einem Hügel liegenden, ursprünglich von den Engländern errichteten Fort untergebracht, und das Kriegsmaterial besteht außer einigen alten Vorderladern aus 14 Krupp-Hinterladern, einem Schnellfeuergeschütz und 3 Maxims; die auch hier aufbewahrten Gewehre für das Bürgeraufgebot stammen von Löwe, Zelte, Uniformen, Sattelzeug u. s. w. alle von Sachse in Berlin. Die Schlafstuben, der Schulraum, die Vorrathskammern und Ställe sind musterhaft angelegt und blinkend sauber gehalten. Die Haltung der Leute, welche ich gerade zum sonntäglichen Kirchgang antreten sah, war ebenso musterhaft stramm und hätte jedem deutschen Garderegiment Ehre gemacht, ebenso wie sie dem Organisationstalent unseres liebenswürdigen und bescheidenen Landsmanns, des Majors Albrecht zur hohen Ehre gereicht. Im Einberufungsfall haben sich die Bürger mit Pferd, Sattelzeug, 50 Patronen, Lebensmitteln für 6 Tage und Gewehr zu stellen, welch letzteres ihnen der Staat zum Kostenpreis liefert. Ein zweites Fort wird jetzt auch auf der Nordseite der Stadt errichtet und von jeder Höhe aus hat man weite Rundsichten über die mit magerem Busch bestandenen niederen Hügelzüge, die weite, jetzt gelbe, in der Regenzeit üppig grüne Ebene und die hohen Berge im Osten, über welche der Südafrika eigene duftige Farbenreiz ausgegossen ist.

Die Kaffern, welche hier seit dem Basutokrieg keine Unbotmäßigkeit mehr gezeigt haben, wohnen in einem ihnen reservirten, langgestreckten Quartier südlich von der Stadt in ziemlich reinlich aussehenden, freistehenden Ziegelhäusern mit Wellblechdach, und ungefähr jede der zahlreichen christlichen Sekten, welche in der Stadt mehr oder weniger elegante Kirchen haben, besitzt auch im Kaffernquartier höchst primitive Gotteshäuser. Die männlichen Kaffern hier erscheinen, besonders auf dem Lande, in vielfach zerrissener und geflickter europäischer Tracht, während ihre Damen sich bedeutend korrekter europäisch kleiden und in der Stadt sogar die von den Europäerinnen hier vielfach benutzte Kate Greenaway-Haube tragen, an Stelle des sonst bei ihnen üblichen schwarz- oder buntwollenen Kopftuches, welches theils à la Turban gewunden, theils einfach dreieckig gebrochen wird. Die von den Naturkaffern gebrauchten Karoß oder Felldecken sind bei den christlichen Kaffern durch große carrirte Wollshawls von meist braungelber Farbe ersetzt worden. Nach 8 Uhr Abends darf sich kein Kaffer mehr in den Straßen der Stadt zeigen, auch wenn er im Stadthause seines Dienstgebers wohnt.

Die Entfernung vom Bloemfontein nach Kimberley beträgt nur einige 90 Meilen, leider existirt aber die zwischen diesen beiden Punkten projektirte

Digitized by Google

direkte Eisenbahnverbindung noch nicht und so beschloß ich, zunächst die östlichen Häfen der Kapkolonie zu besuchen. Die Fahrt geht durch eine uninteressante, wenig besiedelte Ebene, welche hin und wieder auf weite Strecken mit lila blühender Erika bestanden ist. 70 Meilen südlich von Bloemfontein passiert man Jagersfontein, den zweitgrößten Ort des Landes mit 3600 Einwohnern, wo 1878 die nächst Kimberley wichtigste Diamantenmine entdeckt wurde. Dieselbe wird im offenen Tagbau bearbeitet und die Grube, welche bisher eine Tiefe von 400 Fuß erreicht hat, lieferte 1896 Diamanten im Werthe von 370 000 £. 1893 wurde hier der größte bekannte weiße Diamant, der „Excelsior", 971 Karat wiegend, gefunden und 1895 ein 634 karätiger Stein, der „Reitz", welcher als der schönste jemals gefundene Diamant gilt. Nahebei befinden sich auch noch einige kleinere Minen und der Ort Boomplaats, wo die Engländer 1848 die Buren schlugen. An Städten mit etwa 1000 Seelen sind noch Ficksburg, Ladybrand und Fauresmith zu nennen, alle anderen Orte des Landes haben eine noch kleinere Einwohnerzahl. In Springfontein theilt sich die Bahn in die Linien nach Kapstadt und nach East London. Auf der letzteren, die wir zunächst benutzen, ist die Fahrt eine sehr langsame. Wir überschreiten kurz nach Station Bethulie auf einer 1486 Fuß langen eisernen Brücke den leidlich ansehnlichen Oranjefluß, welcher die Grenze zwischen dem Freistaat und der Kapkolonie bildet. Die Bahn übersteigt bei 5500 Fuß Höhe weiterhin die Stormberge, die nach Osten zu in malerischen Krantzen = Steilklippen abfallen und eine gute Kohle liefern, welche auch auf den meisten Kapbahnen gebrannt wird; am frühen Morgen erreicht man das fruchtbare weite Thalbecken von Queenstown, das von malerischen Bergketten durchzogen und umsäumt ist. Das in Grün eingebettete Queenstown (3500 Fuß ü. M.) hebt sich freundlich ab aus der z. Z. vertrockneten gelben Ebene, auf der nur einige Mimosen stehen. Die zu passirenden Wasserläufe sind meist trübe, dünne Bächlein, selbst der „große" Kei River ist herzlich unbedeutend. Auf steinigen Bergabhängen wachsen mannshohe Aloes, hin und wieder einige Cycas und vielfach sind weite Strecken mit dem für das Kapland so charakteristischen Mesembryanthemum bedeckt, dessen Strohblumen einen Exportartikel bilden. Die Bahn zieht in den üblichen zahlreichen Schleifen durch baumlose traurige Gegend bis zum Toise River (3400 Fuß ü. M.), senkt sich von hier ab schnell und bietet nun einen wesentlich freundlicheren Anblick dar. Das leicht gewellte alpine Weideland zeigt frischeres, wenn auch kein hohes Grün und hin und wieder einen bunten Blumenteppich; in den Einsenkungen der Ebene und in Bergmulden finden wir einheimische Laubbäume und Sträucher, besonders Mimosen, strichweise auch angepflanzte Eukalypten, Kiefern und Wattlen. Die Anwesenheit von Minosen ist in ganz Südafrika ein wichtiges Hülfsmittel zur Beurtheilung der Verwendbarkeit betr. Bodens, da ihre Existenz von einer gewissen Menge Wassers bedingt wird, sei es in Form von Regenfall, oder von Grundwasser, welches für die Wurzeln der Mimosen erreichbar ist. Felder sind allerdings auch hier noch selten, aber da sie meist von deutschen Kolonisten angelegt

Kapkolonie.

Digitized by Google

sind, so hat man hier den für Südafrika ungewohnten Anblick, auch weiße Frauen bei der Feldarbeit zu sehen. Bei 2000 Fuß Höhe treten Kandelaberkaktus auf. Während Kaffernhütten der Bahnlinie entlang nicht häufig sind, kann man bei dem freundlichen Missionsdorfe Peelton (1780 Fuß) eine größere Ansiedlung sehen. Die Hütten bestehen hier aus einem trommelförmigen Bau von an der Luft getrockneten Ziegeln, der mit einer Strohkuppel gedeckt ist. Der im Monat November noch herrschenden Kälte entsprechend, waren die Kaffern ängstlich in große Decken eingehüllt, deren Zimmtfarbe derjenigen ihrer alten Felldecken entspricht. Die freundliche Gegend mit leichtem Mimosenbestand hält an bis zum Schluß; wir passiren die netten deutschen Kolonien Berlin und Potsdam und kommen nach 29 stündiger Fahrt in East-London an. Das am Strande gelegene Beach-Hotel ist recht gut, das in der Stadt gelegene Central-Hotel überaus mäßig.

Bevor wir aber die Hauptplätze der Kapkolonie besuchen, sei mir gestattet, auch hier wieder zunächst einige allgemeine Notizen über das Land zu geben.

Die Kapkolonie umfaßt mit den zu ihrer Verwaltung gehörenden Ländereien Transkei, Tembo-, Pondo- und Betschuana-Land, Walfischbai und Ost- und West-Griqualand 756000 □km, mit einer Gesammtbevölkerung, welche 1896 auf 2044000 Seelen berechnet wurde. Die ursprünglichen Bewohner des Landes, die Hottentotten, sind zunächst durch Kaffern vom Osten und von Betschuanen vom Nordosten her, später durch die vordringenden Europäer mehr und mehr verdrängt worden und bilden jetzt nur noch einen kleinen Theil des Volkes. Die Europäer, ursprünglich Holländer und Franzosen, wozu später Engländer und Deutsche traten, führten Malaien und einige Neger ein, sodaß die Kapkolonie, mit Zurechnung der verschiedenen Mischlinge, eine recht bunte Völkerkarte aufweist. Der letzte Zensus von 1891 ergab 387000 Weiße, 841000 Kaffern, Fingos und Betschuanen, 52000 Hottentotten, 14000 Malaien, 5000 Buschmänner und 250000 Mischlinge und andere Rassen. Nur in der eigentlichen Kapkolonie und in West-Griqualand überwiegen die Weißen, sonst ist in ganz Südafrika die Zahl der Farbigen überwiegend.

Städte mit über 10000 Einwohnern sind nur Kapstadt, Kimberley, Port Elizabeth, East London und Grahamstown.

Wir haben gesehen, daß der Kapkolonie im Jahre 1854 ein eigenes Parlament zugestanden wurde, aber erst 1872 erhielt das Land eine eigene verantwortliche Regierung; seitdem steht neben dem von der Krone ernannten, aber von der Kolonie besoldeten Gouverneur ein Ministerium aus 6 Mitgliedern. Das Oberhaus, der „gesetzgebende Rath“, besteht aus 23, das Unterhaus oder die „gesetzgebende Versammlung“ aus 79 gewählten Mitgliedern und um wahlberechtigt zu sein, muß man geborener oder naturalisirter Engländer sein, 12 Monate in der Kolonie gewohnt haben, Grundbesitz im Werthe von 75 £ oder ein Jahreseinkommen von 50 £ nachweisen und seinen Namen mit Adresse und Beruf schreiben können. Die Mitglieder des Oberhauses müssen mindestens 30 Jahre alt sein und 2000 £ Grundbesitz oder 4000 £ bewegliches Vermögen besitzen. Als im Herbst 1898 die Afrikander-Partei

Digitized by Google

mit 40 gegen 39 Sitzen die Mehrheit im Parlament errang und Schreiner, der Sohn eines deutschen Missionars, Premierminister wurde, setzte Rhodes eine Neueintheilung und Vermehrung der Wahlkreise in der Erwartung durch, damit wieder die englische Partei ans Ruder zu bringen. Aber die Neuwahlen im Frühjahr 1899 brachten den Afrikandern eine noch größere Majorität, nämlich 53 von 90 Sitzen.

Die Staatseinnahmen im Jahre 1896/97 betrugen 7390000 £ und davon ergaben die Eisenbahnen $3^1/_2$, die Zölle $2^1/_4$ Millionen, während die ordentlichen Ausgaben 6850000 £, die außerordentlichen 1785000 £ und die mit durchschnittlich 4% verzinsten Staatsschulden Ende 1897 $27^1/_4$ Millionen Pfund betrugen. Von den Anleihen sind 22 Millionen zu Eisenbahnen, Straßen, Telegraphen, Hafenarbeiten und anderen productiven Anlagen verwandt worden und allein für Hafenverbesserungen waren bis Ende 1896 seitens der Kolonie angelegt in Kapstadt $1^1/_2$ Millionen, in East-London 558000 £, in Port Elizabeth 523000 £ und in Port Alfred 290000 £. Der Voranschlag für 1899—1900 weist in den Einnahmen 5, in den Ausgaben $4^7/_8$ Millionen Pfund Sterl. auf.

Die Einfuhr belief sich 1897 auf $17^1/_2$, die Ausfuhr auf 19 Millionen Pfund und Deutschlands Handel figurirt dabei in der offiziellen englischen Statistik mit 805000, bezw. 35000 £, Zahlen, welche kein richtiges Bild geben, da der Verkehr mit Deutschland vielfach über nichtdeutsche europäische Häfen stattfindet. In der Einfuhr stehen in erster Linie: Maschinen, besonders für die Minen, Baumwollwaaren, Kurzwaaren, Getreide, Eisenwaaren, Leder- und Schuhwaaren, Sprengstoffe, Hölzer, Wollwaaren, Kaffee, Zucker, Möbel und Tabak und die Einfuhrzölle auf die meisten Artikel betragen $7^1/_2$% ad val.; Rohmaterialien sind meist frei. Die directe deutsche Ausfuhr nach der Kapkolonie ist seit 1896 ziemlich constant auf 16 Millionen Mark geblieben und die Einfuhr von Kapwolle nach Deutschland werthete 1897 bei 11174 Tons auch 16,2 Millionen Mark. Während für den Transit nach Transvaal Portugal nur einen Zoll von 3% ad val. erhebt, berechnen die Kapkolonie und Natal einen solchen von 5%. Unter der Ausfuhr stehen obenan Gold (11 Millionen), Diamanten ($4^1/_2$ Millionen), Wolle ($1^1/_2$ Million), Angorahaar ($^2/_3$ Million), Straußenfedern (600000 £), Felle und Häute (500000 £) und Kupfer (300000 £). Die Vertheilung des fremden Handels auf die drei Hafenplätze war im Jahre 1897 folgende

	für Einfuhr	Ausfuhr
Kapstadt	5 921 000	11 518 000
Port Elizabeth	8 411 000	1 992 000
East-London	3 246 000	825 000.

Eisenbahnen datiren in der Kolonie erst von 1859. Ende 1897 waren im Betriebe 1901 engl. Meilen Staats- und 357 Meilen Privat-Bahnen. Erstere verzinsen sich mit etwas über 6%.

Die Vertheidigung der Kolonie übernimmt ein in Simonsbay bei Kapstadt stationirtes englisches Geschwader, eine englische Garnison von wechselnder

Digitized by Google

Stärke, eine Kolonialtruppe von 1000 berittenen Schützen und Artilleristen, 1400 Mann Kappolizei und 6500 Mann Volontärtruppen. Im Kriegsfall können alle Bürger zwischen dem 18. und 50. Jahre eingezogen werden. Außer der befestigten Kapstadt und der Simonsbay, sollen jetzt auch Kimberley, Port Elizabeth und East London befestigt werden.

In der Kapkolonie, wie in Natal, hat sich organisirte Armenpflege bislang als unnöthig erwiesen, da eigentliche Armuth in ganz Südafrika nicht existirt und ein Bettler eine überaus seltene Erscheinung ist; ich erinnere mich nur einen einzigen in Kapstadt getroffen zu haben, einen verbummelten Matrosen, und selbst der wagte nur bei Nacht zu betteln.

Die zur Verfügung der Kapregierung stehenden öffentlichen Ländereien umfassen etwa noch 50 Millionen Acres, liegen zum größten Theil in dem dürren Norden der Kolonie und werden je nach Bedarf unter Festsetzung eines Minimalpreises in öffentlicher Versteigerung verkauft. 1896 wurden 1 300 000 Acres zum Durchschnittspreis von 1/2 ½ d. per Acre vergeben, der niedrigste Preis war 11 d. Ein Fünftel des Preises muß innerhalb 12 Monaten baar erlegt werden, der Rest kann gegen eine 4 % Hypothek stehen bleiben. Bona fide Kolonisten darf der Gouverneur gegen eine Erbpacht von 5 % des Landwerthes auch Ländereien überlassen, welche gegen Zahlung des vollen Werthes jederzeit in den freien Besitz des Kolonisten übergehen können. Der Preis für Privatländereien ist natürlich ein sehr verschiedener und hängt besonders von der verfügbaren Wassermenge und der Natur des Weidegrundes ab. Im sandigen Küstenland z. B. wird ein Morgen etwa 5/— kosten, auf dem „Zuurveldt“ = Sauerland 10/— und auf „Roggens“ 20 bis 40/—; das letztere Land kann, wenn es nicht zu stark regnet, 9 Schafe ernähren, während der Strand nur ein Schaf pro Morgen erträgt. Karoo-Land in trockener Gegend werthet 5/— per Morgen und steigt je nach verfügbarem Wasser bis 20/—. Wo Wasser reichlich vorhanden ist, um genügende Irrigation zu erlauben, kostet Land von 2 bis 80 oder selbst 150 Pfund und in Landstädtchen 200 bis 2000 Pfund pro Morgen. Gutes Weideland in den Mittel- und Ostprovinzen wird mit etwa 35/— pro Morgen bezahlt. Auf den Kaufpreis aller Ländereien wird eine Ueberschreibungsgebühr von 2 % erhoben und die in ganz Südafrika übliche Registrirung der Besitztitel schließt nach der Ueberschreibung jede Unsicherheit aus. Weizen und Gerste werden besonders im Südwesten der Kolonie und im Queenstown-District gebaut, Hafer, Mais und Millet ungefähr überall; auch Kartoffeln und Tabak gedeihen gut.

Die Nutzbarmachung des Wassers steht in Südafrika, im Gegensatz zu dem, was in unserem Jahrhundert aus großen Gesichtspunkten heraus in Kalifornien, Indien, Australien, Algier und Egypten geschaffen worden ist, noch auf sehr niedriger Stufe. Erst in den letzten Jahren wird künstlicher Bewässerung durch Anlage von Dämmen, Rinnen und artesischen Brunnen in der Kapkolonie von Seiten der Regiernng und von Privaten mehr und mehr Beachtung geschenkt und die Getreideproduction hat seitdem sehr zu-

Digitized by Google

genommen. Bis Mitte 1896 waren 1083 artesische Brunnen gebohrt, von denen 372 flossen. Bisher ist Südafrika aber noch nicht in der Lage, seinen Bedarf an Getreide voll durch eigene Production zu decken, sondern muß — wenn auch in abnehmendem Maße — noch einen guten Theil Brotstoffe importiren, ebenso wie Milch, Butter und Käse noch in nennenswerthen Mengen eingeführt werden, trotzdem daß Viehzucht von Anfang an die Hauptbeschäftigung der Kolonisten und Eingeborenen bildete. Man hat eben bislang die Rinder mehr zu Transportzwecken und für Fleischlieferung, aber wenig für Meiereizwecke gezüchtet. Solange es noch keine Eisenbahnen gab, sind die mit 8 bis 9 Joch bespannten Ochsenwagen das allgemeine Transportmittel gewesen und in Gegenden, wo es Eisenbahnen noch nicht giebt, sind diese Ochsentransporte noch heute üblich, da Ochsen ausdauernder und anspruchsloser als Pferde oder Maulthiere sind. Man kann sich denken, welch' großen Eindruck unter diesen Umständen die Rinderpest machte, welcher 1896/97 hunderttausende von Thieren zum Opfer fielen.

Die Zahl der Rinder im Kaplande betrug 1893 ziemlich 2 Millionen zum Durchschnittspreis von 3¾ £ per Kopf, während eine Milchkuh 6 £ und ein Zugochse 5 bis 7½ £ werthete. Ende 1897 nach der Rinderpest war die Viehzahl auf 1 060 000 gesunken und wurden „gesalzene" Ochsen, d. h. solche, welche die Krankheit gehabt und glücklich überstanden hatten, mit 55 £ bezahlt. Die Durchschnittspreise während der 5 Jahre 1891—95 betrugen für Milch 3½ d. per Flasche, frische Butter 1/7 d., Käse 1/5 d., Rindfleisch 4½ d. das Pfund. Während der Rinderpest wurde Fleisch so knapp, daß trotz eines Schutzzolls von 2 d. per ℔ viele Ladungen gefrorenen Fleisches aus Australien importirt und in einer Reihe größerer Städte dafür eigene Kühlanlagen errichtet wurden.

Südafrika mit seinem trockenen und gesunden Klima bildet eins der besten Länder der Welt für Pferde- und Maulthier-Zucht und beide Thiere erweisen sich hier außerordentlich ausdauernd und arbeitskräftig. Leider sind besonders die Pferde häufig einer zuerst im Jahre 1719 aufgetretenen eigenartigen Krankheit, einer Art Milzbrand, unterworfen, welche z. B. die Zahl der Pferde in der Kapkolonie von 444 000 in 1891 auf 360 000 in 1893 reduzirte; Thiere, welche die Krankheit überstanden haben, werden „gesalzene" genannt und erzielen einen weit höheren Preis, nämlich 40 bis 100 £, gegen 10 bis 30 £ für ein gewöhnliches „ungesalzenes" Arbeitspferd. Der Durchschnittspreis für Maulthiere, welche meist von spanischen Eseln und Kapstuten gezüchtet werden, und deren Zahl im Kaplande sich 1897 auf 40 000 belief, betrug in den Jahren 1891—95 10 £, seit dem Ausbruch der Rinderpest in 1896 ist aber die Nachfrage nach Maulthieren als Ersatz für Transportochsen im nördlichen Südafrika so groß geworden, daß ihr Preis bis auf 20 £ gestiegen ist. Von Eseln gab es 1897 in der Kapkolonie 35 000, welche hauptsächlich im Betschuanaland gezüchtet werden, 1891—95 durchschnittlich 3 £ kosteten, nach der Rinderpest aber auf 8 £ stiegen; sie widerstehen der Tsetsefliege angeblich besser als Pferd oder Maulthier.

Digitized by Google

Schafzucht wird fast überall getrieben, wo Wasser erreichbar ist und zwar sind per Thier sehr selten unter 2 bis 2½ Acres, auf der vegetationsarmen Karoo, deren Salzpflanzen und trockenes Klima den Schafen sonst besonders gut zusagen, 3, 5 und stellenweise selbst 12 Acres per Kopf erforderlich. Die Zucht und die gewöhnlich im Oktober stattfindende Schur lassen mannigfach noch viel zu wünschen übrig und die Sterblichkeit in den Herden, verursacht durch Räude, Würmer, Dürre und Vernachlässigung, ist oft sehr groß; so sank die Zahl der 1891 im Kaplande vorhandenen Fettschwanz-Schafe von 3075000 auf 2140000 in 1893 und die Zahl der Merinoschafe in gleichem Zeitraum von 13½ auf 11½ Millionen. Herden von 5000 bis 10000 Stück sind häufig und die Durchschnittsgröße der Farmen ist etwa 6000 Acres. Der Durchschnittsertrag an Wolle ist circa 4 Pfund per Schaf und die Durchschnittspreise in den 5 Jahren 1891—95 betrugen für ein Kapschaf 11/5, ein Merinoschaf 11/11, Hammelfleisch 4⅞ d per Pfund, Hammelhäute 1/4, gewaschene Wolle 8¼ d und ungewaschene 4½ d per Pfund. Von der Wollproduction Südafrikas wurden 1897 versandt: 5 Millionen Pfund ab Kapstadt, 31 ab Port Elizabeth, 23 ab East London und 22 Millionen über Durban. In der Kapkolonie sind 71 Etablissements mit 1300 Arbeitern für Wollwäscherei und Häutebearbeitung, außerdem 11 Fabriken mit 100 Arbeitern beschäftigt, den Talg zu Kerzen und Seifen zu verarbeiten.

Ziegen bedürfen etwa derselben Bodenfläche wie Schafe, nehmen aber mit noch ärmerem Lande als diese vorlieb; auch unter ihnen ist die Sterblichkeit in Folge von Räude und Schwächlichkeit eine große, nämlich etwa 25 %. Im Jahre 1897 zählte die Kapkolonie 2150000 gewöhnliche und 2850000 Angoraziegen im Durchschnittswerthe von 9½ Schilling. Der Ertrag einer Ziege an Mohair ist etwa 2½ Pfund per Jahr und der Durchschnittspreis dieses Products 10 d. das Pfund, für das Ziegenfell 1/8 d. Die gewöhnlichen Ziegen dienen, ebenso wie die Kapschafe, meist zu Nahrungszwecken.

Schweine waren 1897 240000 in der Kapkolonie und die Preise während der 5 Jahre 1891—95 regulirten 40/— per Thier, 6⅝ d. das Pfund Schweinefleisch, 11½ d. das Pfund Speck.

Geflügel war 1891 mit 2½ Millionen Hühnern und Enten, 145000 Gänsen und 68000 Truthühnern vertreten, deren Durchschnittspreise 1/9 für ein Huhn, 2/3 für eine Ente und 2/10 für eine Gans waren; frische Eier sind in ganz Südafrika ziemlich theuer und werden mit 2 bis 6 Schilling und mehr das Dutzend bezahlt.

Eine besondere Bedeutung hat in Südafrika seit wenigen Jahrzehnten die Straußenzucht erlangt. Im Jahre 1857 wurden hier die ersten jungen Thiere eingezäunt, aber noch im Jahre 1865 waren erst 80 Strauße in Gefangenschaft. Von 1869 an begann man sie künstlich auszubrüten und ihre Zahl stieg 1875 auf 21750, 1897 auf 238000. Im Jahre 1880 begann ein großer „Boom“ in Straußenzucht, allerlei Leute verließen ihre bisherigen Beschäftigungen in der Annahme, mit diesem neu auftauchenden

Digitized by Google

Erwerbszweig in wenigen Jahren ein Vermögen verdienen zu können; 200 £ für ein Paar Strauße war ein ganz gewöhnlicher Preis, für besonders schöne Paare wurden bis zu 1000 £ bezahlt. Wo die großen Profite eigentlich herkommen sollten, ist nicht recht erfindlich, denn bei den höchsten erzielten Preisen des Jahres 1882 stieg der Durchschnittserlös des Pfundes Federn zwar auf 86 Mark, bei einer Production von 254 000 lb., 1886 mit einer Production von 288 000 lb. ergab aber nur noch einen Durchschnittspreis von 38 Mark und fast alle Straußenzüchter waren ruinirt. Der Preis für die Federn hat inzwischen zwischen 30 und 50 Mark geschwankt und selbst dabei lohnt heutigen Tages die Zucht noch, nachdem der Preis eines Straußenpaares seitdem auf 20—25 £, derjenige eines Straußeneies auf einen Schilling zurückgegangen ist. Im Jahre 1898 schwankten die Federpreise per Pfund zwischen $2^1/_2$ Mark für dunkle Federn junger Vögel und 400 Mark für ausgesuchte Primawaare; die schwarzen Federn sind die Deckfedern der männlichen, die braunen diejenigen der weiblichen Thiere. Die jungen Vögel werden zunächst in 100 Acres große Kamps gesetzt und mit rohgeschabtem Fleisch, zerbrochenen Knochen, Mais, Luzerne und Kieseln gefüttert; sind sie ausgewachsen, so läßt man sie in eingezäunten Kamps von 2—3000 Acres frei laufen, wobei man auf jeden Vogel etwa 20 Acres rechnet; gleichzeitig hält man darauf auf jede 30 Acres ein Stück Vieh, welches außerdem die Weide für die Strauße verbessert. Der Durchschnittsertrag an Federn beträgt per Vogel und Jahr 18 bis 21 Unzen. Da der Strauß ursprünglich die Karoo bewohnt, so ist reiches Grasland nicht für ihn geeignet, er ist vielmehr für den Boden dankbar, auf dem selbst die genügsame Kapziege nicht mehr gedeihen kann. Der Export von Straußen aus Südafrika ist bei einer Strafe von je 100 £, der von Straußeneiern von je 5 £ verboten.

Außer Dürre bilden Heuschrecken, Rinderpest und Räude böse Landplagen für den südafrikanischen Farmer. Die bei Schafen wie Ziegen auftretende Räude (scab) richtet allein an Wolle einen jährlichen Schaden von $^1/_8$ bis 1 Million Pfund Sterling an und beeinträchtigt außerdem den Werth der Hammelfelle um 50 %. Seit 1894 hat die Regierung ein energisches Gesetz betr. staatlicher Beaufsichtigung der Herden und Ueberwachung der Schafeinfuhr erlassen und man erhofft davon guten Erfolg.

Von Mineralien sind für die Kapkolonie von erster Bedeutung die Diamantenminen in Kimberley; sodann wird Kupfererz schon seit 1852 in Klein-Namaland gewonnen, mit einer zu diesem Zweck erbauten, 91 Meilen langen Bahn nach Port Nolloth befördert und in England eingeschmolzen. Kohle wird an einigen Stellen gegraben, deckt aber bei Weitem nicht den Bedarf der Kolonie und wird theilweise sogar noch von England bezogen. Guano wird für Rechnung der Regierung auf den Inseln der Westküste ausgebeutet.

Die Industrie ist bislang noch sehr unbedeutend und umfaßt besonders Wagenbau, Mahlmühlen, Gerbereien, Brennereien und Brauereien.

Digitized by Google

Eine besondere Erwähnung verdient noch der Weinbau. Reben wurden im Kapland schon 1653 eingeführt, die ersten Weine 1659 gekeltert und zwar sind die ältesten Pflanzorte Stellenbosch, Paarl und Constantia, wo die Regierung ihre Versuchsfarm hat. Die bekanntesten hier gezogenen Sorten sind der, einem rohen Portwein entsprechende Pontac, burgunderartiger Hermitage, Hock und Sherry. Im Jahre 1893 standen 90 1/2 Millionen Weinstöcke und deren Gesammtertrag belief sich auf 4 980 000 Gallonen Rothwein und 1 116 000 Gallonen Weißwein im Preise von 3 bis 24 £ per Leaguer von 126 1/2 Gallonen, und 1 516 000 Gallonen Brandy im Werthe von 10 bis 32 £ per Leaguer; außerdem wurden 2 Millionen Pfund Traubenrosinen bereitet und 1/4 Million Körbe frischer Trauben nach England geschickt. In Folge der Zerstörungen der leider auch hier seit Kurzem aufgetretenen Phylloxera war 1896/97 die Zahl der Stöcke auf 86 1/2 Millionen, die Production auf 4 356 000 Gallonen Wein und 1 334 000 Gallonen Brandy zurückgegangen. In früheren Zeiten war der Kapwein sehr geschätzt und Anfang dieses Jahrhunderts wurde derselbe als eine Art Tribut regelmäßig an den königlichen Haushalt nach London geliefert; kurzsichtigerweise verweigerten später die Farmer diese Lieferung, der Kapwein verschwand von der königlichen Tafel und kam außer Mode. Damit Hand in Hand ging eine Vernachlässigung in der Herstellung und während der Export im Jahre 1859 noch 153 000 £ werthete, sank er 1897 auf 18 000 £. Auch die im Lande selbst Lebenden vernachlässigen meist das heimische Product und ziehen vielfach importirte Weine und Spirituosen von oft sehr fragwürdiger Güte vor, trotzdem in der Bereitung des Kapproducts seit den Bemühungen des von der Regierung berufenen deutschen Experten Baron von Babo vielfach Fortschritte zu bemerken sind. Der Durchschnittsertrag der hiesigen Reben mit etwa 600 Gallonen per 1000 Weinstöcke ist fünfmal reicher als in Frankreich und siebenmal größer als in Amerika und Australien; der Durchschnittspreis in den 5 Jahren 1891—95 betrug 6/6 per Gallone Wein, 8/— per Gallone Brandy. Das reine Destillat des letzteren ist vorzüglich, dagegen sind die billigen, gewöhnlich „Cape Smoke“ genannten Qualitäten fürchterliche Gifte. Eine Flasche regulären Kapweins kostet etwa 6 d. und wird in den Hotels nicht unter 2/6 verkauft.

Da zahlreiche Früchte in der Kapkolonie gut gedeihen und billig zu haben sind zu einer Jahreszeit, wo sie in Europa meist überhaupt fehlen, so hat man sich mehr und mehr auf Export besonders frischer, aber auch getrockneter und eingemachter Früchte gelegt.

Was die Einwanderung der Deutschen in Südafrika anbetrifft, so waren schon unter Riebeeks Leuten einige deutsche Soldaten vertreten; 1739 gründete der Missionar Schmidt die erste Herrnhuter Niederlassung und im Jahre 1817 kamen nach Beendigung der Freiheitskriege eine Reihe Handwerker und Bauern aus Deutschland heraus; aber erst die Uebersiedelung der deutschen Legion nach dem Krimkrieg und der Aufschwung nach Entdeckung der Diamanten- und Goldfelder brachten einen größeren deutschen Zuzug.

Digitized by Google

Immerhin ist die Gesammtzahl eine kleine geblieben. Die Zahl der deutschen Auswanderer nach ganz Afrika erreichte ihre höchste Zahl in den letzten Jahrzehnten 1883 mit 772 Seelen, blieb bis 1891 immer unter 500 und ist erst seitdem wieder gestiegen bis zu 1103 im Jahre 1897. Mit Ausnahme von Dienstboten wünscht man in Südafrika überhaupt keinen ferneren europäischen Zuzug. Alle die gewöhnlichen Arbeiten werden von den Farbigen besorgt, gegen deren Billigkeit kein Weißer konkurriren kann, und für die den Europäern reservirten Beschäftigungen ist genügend Angebot da. Farmer sollten nicht mit einem kleineren Vermögen als 4000 Mark herauskommen, wenn sie die unsicheren Chancen Südafrikas überhaupt laufen wollen.

Kehren wir nun zu den einzelnen Hauptplätzen zurück.

East-London, der drittwichtigste Hafen der Kapkolonie, liegt an der Mündung des Buffalo-Flusses und zwar wurde die Ansiedelung als Port Rex an dem rechten Ufer des Flusses angelegt, während die heutige. 13000 Einwohner zählende Stadt am linken Ufer ihr Entstehen und schnelles Aufblühen dem Umstand verdankt, daß sich hier der Terminus der Ostbahnen befindet. Der District von East-London erlebte seine erste Blüthe zur Zeit von Kimberley's Aufschwung; in dieser bahnlosen Zeit war der Aufstieg mit Ochsenwagen am besten von East-London aus zu unternehmen, weil man auf diesem Wege die günstigsten Weidegelegenheiten vorfand; als die Eisenbahn vom Kap Kimberley erreichte, ging East-London zurück, doch wiederholte sich das Aufblühen und Niedergehen mit denselben Ursachen und Wirkungen später betr. Johannesburgs, bis die großartigen erfolgreichen Hafenarbeiten East-London schließlich definitive Bedeutung sicherten und den Platz seit 1893/94 auch zum Waarenvertheilungscentrum des ganzen Districts machten, an Stelle des bislang als solchen dienenden King Williams-Town. Die neue Stadt mit ihren breiten Straßen und hübschen Gebäuden, unter denen die stattliche Townhall hervorragt, macht einen sehr freundlichen, und durch elektrische Beleuchtung und Straßenbahn auch ganz modernen Eindruck; nördlich von ihr dehnt sich eine hohe grüne Düne, die zu prächtigen Badestränden und Felsplatten-Ufern abfällt und sich bis zur 250 Yards breiten Flußmündung erstreckt. Letzterer sind zwei mächtige, aus Cementblöcken aufgeführte Wellenbrecher vorgebaut, auf deren südlichen Arm auch schon bei schwachem Winde eine starke Brandung steht, während der nördliche Arm, obgleich schon 200 Fuß kürzer, als ursprünglich geplant, noch um weitere 200 Fuß verkürzt werden soll, um auch den bislang auf der Außenrhede verbleibenden Postdampfern, die z. Z. nicht genug Manoeuvrirraum bei der Einfahrt zwischen den Wellenbrechern finden, den Zugang zum inneren Hafen zu ermöglichen. Die Hafenarbeiten und Baggerungen im Strome, welche über eine halbe Million Pfund Sterling gekostet haben, erlauben heute 4500 Tons großen Dampfern mit 21 Fuß Tiefgang direct am Lande anzulegen, während man noch vor 10 Jahren die Wette gewinnen konnte, hier mit einem Karrenwagen über den Fluß zu fahren, der zuweilen nicht mehr als 3 Fuß Tiefe hatte. Jetzt legen Segler und Dampfer direct an dem etwa eine halbe Meile von der

Digitized by Google

Mündung entfernten und vollkommen geschützten Quai von 2500 Fuß Länge an und Dampfkrähne bis zu 50 Tons Tragkraft entlöschen die Waaren aus dem Schiff direct in die Eisenbahnwagen. In diesem Umstand liegt ein großer Vorzug East-London's gegenüber dem sonst bislang bedeutenderen Hafen Port Elizabeth, wo die Dampfer auf der Außenrhede bleiben müssen; schwere Einzelstücke sind dort überhaupt kaum zu löschen und das Risico, daß Güter beim Entladen ins Meer fallen, ist immer vorhanden und besonders fatal, wenn es einzelne, in Südafrika nicht zu ersetzende Maschinentheile trifft. Der gewundene Buffalofluß selbst zwischen seinen etwa 150 Fuß hohen, grünen und theilweise bewaldeten Steilufern macht einen sehr malerischen Eindruck und erinnert etwas an die Mosel. Zwischen dem Fluß und der Stadt ist ein dichtbewaldeter Kessel mit großem Geschick in einen „Queens Park" verwandelt worden, indem man aus dem einheimischen Busch und Wald, aus dem zahlreiche Kandelaberkaktus hervortreten, Fahr- und Fußwege ausschnitt und durch Anlage von Blumenteppichen und Schmuckplätzen eine erfreuliche Abwechslung schuf. Auch die weitere Umgebung der Stadt bietet, dem Flusse entlang und abseits davon, eine Reihe sehr malerischer Partien. Der große, von ziemlich einfachen Geschäfts- und Lagerhäusern umgebene Marktplatz ist seit Eröffnung der Bahn selbst an Markttagen nur zu einem Viertel mit Wagen besetzt.

Der Export des Platzes beschränkt sich auf Wolle und Häute, und in der Aus- wie Einfuhr stehen deutsche Häuser an der Spitze. Weit größer noch ist die Zahl der deutschen Handwerker, sodaß im Ganzen etwa 6—700 Deutsche in East-London leben, für deren patriotischen Zusammenhalt und würdige Repräsentation unser kaufmännischer Konsul Malcomeß aus Frankfurt außerordentlich verdienstlich wirkt. Die Deutschen haben hier auch einen Club, dessen in einem Miethshaus befindliches Lokal allerdings nur Abends geöffnet ist; der hiesige englische Club ist ebenfalls einfach. An deutschen Pastoren sind im District 12 vertreten, in der Stadt selbst nicht weniger als 4, und zwar ein protestantischer, ein katholischer und zwei Baptisten. Dieselben bekommen in der Stadt ein Jahresgehalt von 250 £, auf dem Lande ein solches von 120 bis 200 £ und tragen zur Erhaltung des Deutschthums wesentlich bei, indem sie sich nicht nur der Seelsorge, sondern auch dem in deutscher Sprache ertheilten Schulunterricht widmen. In East-London selbst wurde auch in der englischen „Public School" Deutsch mit gelehrt, solange der Leiter dieser Anstalt der deutsche Pastor Müller war; aber nach 20jähriger verdienstvoller Thätigkeit desselben verhinderten schottische Intriguen seine Wiederwahl, und da man sich seitdem in der Public School mit der „paramount" Weltsprache begnügt, so haben sich die Deutschen East-London's zur Gründung einer besonderen deutschen Schule entschlossen. Die von den Pastoren vor einigen Jahren veranstaltete Zählung Deutscher ergab im ganzen District 4600 Seelen. Als erste dieser Ansiedler kamen 1857 Mitglieder der für den Krimkrieg gebildeten deutschen Legion, welche gegen Ablegung des Treueides je 30—80 Acres Land unentgeldlich bekamen. Darauf wurden 1858—59 im Kontrakt mit der Regierung von Britisch-Kaffraria in 6 vollgepfropften Godeffroy'schen

Digitized by Google

Schiffen 1600—1700 Pommern und Märker eingeführt, welche ihr Land mit 20/— per Acre bezahlen und außerdem ihren Passagepreis und Vorschuß auf Ackergeräthe 2c. mit Zins und Zinseszins von 6 % p. a. auf Heller und Pfennig zurückerstatten mußten, während gleichzeitig englische Kolonisten Ländereien von 2—3000 Acres gratis bekamen und Land im freien Verkehr reichlich zu 5/— ausgeboten war. Englischer „Liberalität“ dankbar zu sein, hatten diese unsere Landsleute also keinerlei Veranlassung, und wenn sie es trotzdem zu leidlichem Wohlergehen gebracht haben, so danken sie es nur ihrem unermüdlichen Fleiße, ihrer Sparsamkeit und Genügsamkeit, welche den deutschen Ansiedler in ganz Südafrika — wie auch sonst überall — zu einem der hervorragendsten Kolonisten machen. Die Farmer fingen meist mit 20 Acres an, bauten Kartoffeln und Gemüse für den Stadtconsum, der dadurch weit billiger als früher befriedigt werden konnte, trieben Hühnerzucht und allmählich auch etwas Viehzucht und Ackerbau. Auf diese Weise suchten sie vorsichtig das vielgestaltige Risico, das dem Landmann Südafrika's bei seinem Betrieb in Form von Dürre, Heuschrecken, Rinderpest, Lungenseuche, Herzwasser und Räude droht, möglichst zu vertheilen; versagt einmal der Ertrag der Landwirthschaft, so kann man noch auf die Viehzucht rechnen und umgekehrt. Bislang hat unter den hiesigen Kolonisten auch die zweite Generation ihre plattdeutsche Sprache meist noch beibehalten.

Um meine Landsleute bei der Arbeit selbst zu sehen, fuhr ich nach dem Centrum ihrer Ansiedelungen, der 1270 Fuß ü. M. liegenden Stadt King Williams-Town, die man von East-London aus in 2 ½ stündiger Eisenbahnfahrt erreicht. Dieses freundliche, am Fuße der Amatola-Berge gelegene Gartenstädtchen war bis zum Jahre 1864 Hauptstadt von Kaffraria, und da in seiner Nähe etwa 120000 Kaffern und zahlreiche deutsche Kolonisten leben, so ist es der Sitz eines recht lebhaften Handels. Der große Marktplatz, an dem auch das gutgeführte Hotel Central liegt, war jetzt, Anfang November, bei Anfang der Schurzeit, täglich voll besetzt von Wagen, die mit 6 bis 18 Ochsen bespannt und mit Wollballen hoch beladen waren. Trotz der „flauen Zeiten“, über die man auch hier klagte, traf ich doch in allen Geschäftsstraßen einen regen Verkehr von Lastwagen; sobald das lange Gespann steht, legt sich der als Treiber dienende Kaffer quer vor das erste Joch auf dem Bauch in den Straßenstaub, was einen recht originellen Eindruck macht. Ein ziemlich großer Wagenverkehr geht von King Williams-Town über Kei-Road, wo auch einige deutsche Kolonisten Schaffarmen von 3000 Acres haben, nach Transkei und dem Pondo-Lande.

Verschiedene der East-London-Häuser haben auch Filialen hier in King, wie das Städtchen gewöhnlich kurz bezeichnet wird, und das größte derartige Geschäft ist wiederum ein deutsches, das von Herrn Malcomeß, der hier allein 27 Angestellte hat und in seinen ausgedehnten Niederlagen absolut Alles führt, was zum Ladengeschäft überhaupt gehört, also: Manufactur-, Eisen-, Kurz-, Leder- und Sattlerwaaren, Steingut-, Glas- und Emaille-Artikel, fertige Kleider, Papier, Möbel, Wagen und Wagentheile, Ackergeräthe

Digitized by Google

und landwirthschaftliche Maschinen, Baumaterialien wie Holz, Eisen und Wellblech; Saat, Getreide, Mehl, Salz, Zucker, Kaffee, Getränke und allerlei Provisionen. Exportirt werden nur Wolle, Felle und Häute.

Der erste Industrielle am Orte, Ginsberg, ist gleichfalls ein Deutscher. Aus ganz kleinen Anfängen heraus hat er sich zum Besitzer von Zündholz-, Seifen- und Kerzenfabriken empor geschwungen und beschäftigt heute 150—200 Arbeiter. Die Hauptindustrie des Platzes bildet sonst Wagenbau.

Auch deutsche Wissenschaft hat ihren Vertreter hier in Gestalt des liebenswürdigen Herrn Dr. Schulze, der seit 1893 als Arzt ansässig und mit dem Ertrag seiner Praxis recht zufrieden ist; schlechte Schuldner giebt es hier nicht viele, und wenn das Geld manchmal auch langsam einkommt, so gehen doch nicht mehr als 10 % ganz verloren. Die Kaffern-Praxis allein bringt ihm die Hälfte seines Einkommens und dieser Theil ist sogar absolut ohne Risico, da die Taxe von 5/— für Besuch incl. Medizin gleich im Voraus mitgeschickt werden muß, wenn man den Arzt ruft. Dieser gilt bei den abergläubischen Kaffern als ein Zauberer, der den „Flußgott" des Fiebers und andere Leiden beschwört. Hauptsächlich um diesem Aberglauben und dem darauf begründeten Mißbrauch der einheimischen Zauberdoctoren zu steuern, baute Sir George Grey hier ein schönes Hospital, das den Eingeborenen den Segen rationeller Behandlung demonstriren sollte. Deutsche Aerzte haben in Südafrika übrigens allgemein ein gutes Feld gefunden, man zählt deren über hundert.

Unter den 7000 Einwohnern von King Williams-Town sind etwa 1000 Deutsche vertreten, welche meist als Handwerker, Kaufleute und Fabrikanten thätig sind. Die vom Stadtrath erlassenen Bekanntmachungen werden hier in englischer, deutscher und Kaffern-Sprache veröffentlicht.

Die kleine Stadt zählt nicht weniger als 26 Kirchen, ist Sitz der berittenen Kappolizei und beherbergt außerdem ein halbes Regiment englischer Infanterie, dessen andere Hälfte in Grahamstown steht. An dem Buffalo-Fluß, den man hier beinahe trockenen Fußes überschreiten kann, liegt ein freundlicher botanischer Garten. Im Norden der Stadt befindet sich das Kaffernviertel mit hier meist viereckigen, wenig runden Hütten, in deren Mitte sich die Kaffernkirche erhebt. Es giebt in diesem District eine ganze Reihe „gebildeter" christlicher Kaffern, welche fleißig eine in East-London in Kaffernsprache erscheinende Zeitung lesen und äußerlich die Europäer nachahmen, doch gelten gerade diese sogenannten „Schulkaffern" als die größten Trinker und Lumpen und die gewandtesten Diebe, ja sie haben es neben allerlei Lug und Trug schon zu Unterschriften-Fälschungen gebracht. Immerhin hat man auf diese „gebildeten" Kaffern Rücksichten christlicher Nächstenliebe nehmen müssen und da es schwer fällt, den gebildeten von dem ungebildeten Kaffer zu unterscheiden, so ist das Gesetz, welches die Kaffern nach 9 Uhr Abends von der Stadt ausschließt, hier überhaupt außer Gebrauch gekommen. Je weiter die Kaffern von der Küste und der ihnen gefährlichen europäischen Kultur entfernt leben, um so zuverlässiger sind sie. Wenn man ihnen übrigens eine

Digitized by Google

„Vertrauensstellung“ einräumt, ihnen Haus oder Werthsachen zur Bewachung, eine Botschaft zur Bestellung übergiebt, so sollen sie absolut gewissenhaft sein.

Speciell in und um King Williams-Town sieht man auch sehr viel Halbblut in allen Farbenabstufungen, was sich besonders daraus erklärt, daß zur Zeit der Kaffernkriege zuweilen bis zu 3000 englische Soldaten hier lagen.

Mein erster Besuch in der Umgebung galt der deutschen Ansiedlung Braunschweig im Izeli-Bezirk, welche neben Berlin, Potsdam, Frankfurt und Breitbach die größte der hiesigen Kolonien bildet; die anderen deutschen Ansiedelungen im Kaffernlande sind Charlottenburg, Hannover, Marienthal, Wiesbaden, Ohlsen, Stutterheim, Hamburg und Keiskamahoek. Man benutzt zum Fahren im Kaplande allgemein die „Cape Carts“ genannten leichten, zweirädrigen und 4 sitzigen Federwagen nach Art der Dogcarts, aber mit einem aufzuschlagenden, mit weißem Segeltuch überzogenen leichten Lattengestelle zum Schutze gegen Sonne und Regen. Diese leichten Wagen sind für die hiesigen, vielfach schlechten Wege, auf denen Umwerfen nichts Seltenes ist, besonders geeignet. Eine Eigenthümlichkeit der hiesigen Pferde ist die, daß sie meist nicht im Geschirr wässern, sondern erst nachdem sie ausgespannt sind und sich auf der Erde gewälzt haben. Man muß deshalb öfter ausspannen, als es der Kräfte wegen nothwendig wäre, weil sonst häufig der Tod eintritt, kurz nachdem man die Pferde in den Stall gebracht hat. Der Weg führt zunächst durch welliges, mit Mimosen bestandenes Bergland, das nahe hinter der Stadt dichte Gestrüppe von Kandelaber- und Feigenkaktus in mächtigen Exemplaren aufweist. Nach einer Stunde Fahrt gelangt man in das Gebiet der deutschen Ansiedelungen, die auf verhältnißmäßig tiefem Alluviallan angelegt sind, während in Südafrika im Allgemeinen nur eine recht dürre, schnell austrocknende Humusschicht vorhanden ist. Wohnten unsere Landsleute hier anfangs nur in von außen und innen übertünchten und mit Gras gedeckten Kaffernhütten, so haben diese ärmlichen Wohnungen jetzt Stein- oder Ziegelhäusern mit Wellblechdach Platz gemacht. Ich stieg zunächst in dem Pfarrhaus ab, das mit der anstoßenden kleinen Kirche und dem Schulhaus den Mittelpunkt der weit verstreut wohnenden, aus 60 Familien bestehenden Gemeinde bildet. Der seit 18 Jahren hier thätige Pastor Heinrich Anders war allerdings z. Z. im Gefolge unseres Kaisers mit in Palästina, aber seine nette Frau, eine Nichte Nachtigall's, war gern bereit, mir Auskunft zu geben. Nebenan unterrichtet z. Z. ihr Sohn, an Stelle des abwesenden Vaters, etwa 50 in einer Klasse vereinigte Mädchen und Jungen, die mir als Beweis ihres Könnens das etwas eigenthümlich gewählte: „Müde bin ich, geh zur Ruh“ vorsangen, obgleich die blonden, rothbackigen Kinder in ihrer gesunden Frische nichts weniger als ermüdet aussahen. Die freundliche Frau Pastorin klagte beweglich, daß ihre Bauern sehr zähe im Geldbewilligen seien, daß dadurch der erwünschte Bau eines neuen Gotteshauses, an Stelle des alten baufälligen Kirchleins, immer wieder hinausgeschoben werde und daß ihr Mann nur dadurch ein Einkommen von etwa 210 £ für Kirche und Schule beziehe, weil man für letztere eine Subvention von

Digitized by Google

der Kapregierung nachgesucht und erhalten habe; damit habe man freilich die Verpflichtung übernehmen müssen, außer Deutsch auch Englisch zu lehren und einen zuweilen unbequem empfundenen, englischen Schulinspector zuzulassen. Das nöthige Land zu einem Kirchhof von der Regierung geschenkt zu bekommen, war ihnen erst nach wiederholten Bitten gelungen.

Die Entstehung und Entwicklung der Kolonie erzählte mir die Frau Pastorin wie folgt: 500 Familienhäupter, aus Pommern, Braunschweig, der Uckermark und der Kottbuser Gegend stammend, kamen mit ihren Angehörigen 1858/59 auf 6 Godeffroy'schen Schiffen nach East-London, unterwegs so entsetzlich zusammengepferdcht und so schlecht genährt, daß viele Todesfälle an Bord vorkamen. Von der Regierung von Britisch-Kaffraria wurden diese Ansiedler auf die von der deutsch-englischen Legion gegründeten Dörfer vertheilt, indem man ihnen Land anwies zu 20/— per Acre, zahlbar innerhalb von 8 Jahren mit 6 % Verzinsung. Eine Familie brauchte 20 bis 40 Acres, welche also 20 bis 40 £ repräsentirten, ferner belastete man ihnen pro Familie 50 £ Passage, welche ebenso wie die Landschuld zu verzinsen und an die Regierung zurückzuzahlen war, ehe der definitive Besitztitel für das Land ausgestellt wurde; dazu kamen Mangel an Geräthen und Gespannen und die Unkenntniß der Landessprache, sodaß der Anfang wahrlich ein sehr verschuldeter und trauriger war und die Wirklichkeit den geschmeichelten Vorspiegelungen in keiner Weise entsprach. Hätten sie Geld gehabt, so wären wohl alle Kolonisten schon im ersten Jahre wieder zurückgegangen, denn so hart wie hier, hatten sie zu Hause nie arbeiten müssen. Aber nun hieß es: Durch! und man verzagte nicht. Der Mann suchte zunächst Arbeit als Schmied, Stellmacher oder Fuhrmann, Frau und Kinder bearbeiteten fleißig den Acker, zunächst nur mit Spaten und Hacke, und trugen die erzeugten Kartoffeln, Bohnen und Erbsen auf dem Rücken und in Handkörben zur Stadt; noch heute denken sie mit Bitterkeit daran zurück, daß man ihnen, den Verachteten, wenn sie ermüdet nach der Stadt kamen, selbst in den Läden, wo sie einkauften, keinen Stuhl zum Ausruhen anbot. Allmählich brachten Fleiß und Sparsamkeit eine Besserung ihrer Verhältnisse mit sich, man konnte Pflug und Ackervieh anschaffen und baute sich aus rohen Baumstämmen einen Wagen einfachster Art, von den Engländern spöttisch „german spider" genannt, um seine Produkte zur Stadt zu fahren. Dem Paar Ochsen und dem Pferde im Stall — d. h. anfangs einem offenen Kraal — folgte später eine Kuh und so konnten die Ansiedler allmählich ihre Schulden mit Zins und Zinseszins abzahlen und zu einigem Wohlstand kommen. Aber auch jetzt noch ist schwere Arbeit nöthig und von 5 Uhr morgens, bei Ernte von 3 Uhr morgens an, ist die ganze Familie im Felde thätig. Säe-, Schneide- und Bindemaschinen erleichtern heutigen Tages zwar die Arbeit, aber Kaffernhülfe nehmen die Deutschen auch heute noch nur während der Ernte und nur bei Farmen von 80 Acres in Anspruch; die Kaffern werden dann je nach Leistung bezahlt, da sie bei Tagelohn drei Viertel der Zeit rauchend auf dem Boden liegen und die Sonne anschauen würden. Gebaut werden Hafer, Weizen, Gerste, Mais, Kafferkorn, Erbsen und Bohnen,

Digitized by Google

besonders aber Kartoffeln; solange noch keine Bahn existirte, welche jetzt dem Produkt ein weites Absatzfeld erschließt, mußten Kartoffeln zuweilen zu dem lächerlichen Preise von 1 1/2 Mark pro Sack abgegeben werden, während sie jetzt etwa 30 Mark erzielen. Ist es eine Annehmlichkeit, daß hier kein strenger Winter existirt, nur hin und wieder ein leichter Frost eintritt, so ist andrerseits ein böser Uebelstand auch hier die lange, 9 Monate anhaltende Trockenheit und die Unregelmäßigkeit des Regenfalls auch während der sogen. 3 Regenmonate; nicht selten vertrocknen die frisch aufgesproßten Weidegräser und Cerealien wieder, nachdem 8 Tage lang kein neuer Regen gefallen ist. Künstliche Irrigation ist nur wenig vorhanden. Einige unserer Landsleute hier haben heute bis zu 100 Rinder und die letzte starke Rinderpest ist da, wo man rechtzeitig impfte, verhältnißmäßig milde, nämlich nur mit einem Verlust von 20 % verlaufen, während dort, wo zu spät oder gar nicht geimpft wurde, theilweise Totalverlust eintrat, sodaß einzelne Ansiedler selbst zum Bestellen ihrer Aecker Ochsen von den Kaffern leihen müssen. Die Rinder dürfen frei im Regierungswalde weiden.

Schafzucht wird von unseren Landsleuten wenig betrieben, weil sie meist nicht die dazu nöthigen ausgedehnten Ländereien besitzen, dagegen ist dieser ja unendlich viel bequemere Erwerb von den Engländer aufgenommen worden, die als hart arbeitende Kleinbauern hier überhaupt nicht zu finden sind. Der englische Ansiedler kommt eben meist gleich mit weitsichtigeren Ideen heraus, als der bescheidene Deutsche, nimmt sich eine Schaffarm von 2—3000 Acres auf Pacht oder allmähliche Abzahlung und scheut sich nicht, für die Zucht seiner Schafe mehr Geld auszugeben, als der zuweilen auch an falscher Stelle sparsame Deutsche, mit dem Resultat, daß der Engländer hier durchschnittlich bessere Wollen zu Markte bringt, als der Deutsche und dafür 1 bis 1 1/2 d per Pfund höhere Preise erzielt. Das Weidegras hier ist zwar grüner, aber „sauer“, im Gegensatz zu dem kürzeren und trockneren, aber „süßeren“ Grase im Oranjefreistaat; durch Abweiden und natürliche Düngung bessert sich die Qualität des Grases aber auch hier allmählich.

Nach der Frau Pastorin besuchte ich den ältesten hiesigen Kolonisten, den schon im Jahre 1857 eingewanderten Pommern Tessendorf, einen freundlichen alten Herrn mit hellen Augen und noch vollem, wenn auch ganz weißem Haar. Aus bescheidensten Anfängen heraus hat er sich allmählich ein Besitzthum von 80 Acres erworben, dessen Werth er auf 600 £ schätzt und darauf ein freundliches Wohnhaus, Scheune, Stallungen und Wagenschuppen, alles massiv, aufgeführt. Die Familie zählte 5 Söhne und 2 Töchter und dieselben sprechen im Hause nur deutsch und kafferisch. Ein Sohn ist in Johannesburg, zwei sind in King Williams-Town als Handwerker und Händler thätig und die drei noch im Hause befindlichen, auch schon erwachsenen Söhne und Töchter nahmen vor dem seltenen fremden Besuch scheu wie die Kinder Reißaus und sammelten sich erst allmählich wieder um den üblichen Nationaltrank Kaffee und selbstgebackenen Napfkuchen, der sofort freundlich angeboten wurde. Die beiden Töchter dienten früher in der Stadt, bis die

Digitized by Google

eine sich an einen kleinen Farmer in der Nachbarschaft verheirathete und die andere als Stütze der kreuzlahm werdenden, aber noch immer stramm arbeitenden alten Mutter heimberufen wurde. Wahrlich, wenn Arbeit des Lebens köstlichster Inhalt ist, dann kann man von dieser Familie hier sagen, ihr Leben ist köstlich gewesen, denn von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang ist sie im Felde thätig. Daß bei diesem Leben die brave alte Frau keine „Dame“ geworden ist und an ihrer Kleidung die Spuren harter Arbeit vielleicht mehr als nöthig zeigt, ist nicht zu verwundern, und wenn englische Snobs darüber die Nase rümpfen, so mögen sie nicht vergessen, daß es für eine englische Farmersfrau sehr leicht ist, ladylike zu erscheinen, wenn sie in Stall und Feld keinen Finger rührt. Wie aber in maßgebenden Kreisen hier über unsere Landsleute geurtheilt wird, beweist folgende Aussage von Sir Gordon Sprigg, dem letzten Premierminister der Kapregierung, der übrigens mütterlicherseits auch deutscher Abstammung ist. Er sagt: „Meine Landsleute (d. h. die Engländer) kommen mit dem Gedanken her, daß sie nicht selbst zu arbeiten, sondern Schwarze zu befehligen und für sich arbeiten zu lassen haben; der Deutsche kommt her, tüchtig in seinem Fache, willig zur Arbeit. Und er arbeitet fleißig, ehrlich, unermüdlich, geduldig, nicht abgeschreckt durch Mißerfolge und das erklärt den Erfolg, den die Deutschen hier erzielen und macht sie zu unseren besten Kolonisten.“ General Goodenough theilt dieselbe Ansicht und erklärt: „Kein Engländer, Schotte oder Ire könnte schaffen, was die deutschen Landwirthe in der Nähe von Kapstadt, East-London und King Williams-Town geleistet haben. Sie haben gezeigt, was aus dem Lande gemacht werden kann, und wo wir den Boden wohlgepflegt, die Oede in einen Garten verwandelt sehen, da wissen wir auch, daß es die Wohnstätte der Deutschen ist.“

Erfreulich ist es, daß die deutschen Bauern auch ihre deutsche Sprache und deutsche Art bewahrt haben, während die im Kapland eingewanderten Franzosen in den sie umgebenden englischen und namentlich holländischen Elementen untergegangen sind und von ihrer Nationalität nichts bewahrt haben, als ihren französischen Namen.

Eine Reihe der hiesigen deutschen Ansiedler hat es im Laufe der Zeit zu Vermögen von 5—10 000 £ gebracht, theils durch glückliche Land- und Vieh-Spekulation, theils durch Transporte von Weizen, Mais, Stroh und anderen Landesprodukten nach Kimberley und Johannesburg, so lange dahin noch keine Bahnen gingen; eine einzelne Expedition dahin konnte z. B. bis zu 500 £ Nutzen für sie abwerfen. Auch diese „reich“ gewordenen Kolonisten leben verhältnißmäßig einfach weiter, nur daß sie etwas mehr trinken; das Schauspiel trunkener Farmer in der Stadt ist leider kein seltenes. Mit Kleinfarmen allein ist natürlich kein Vermögen zu machen, aber auch diese kleinen Ansiedler sind zufrieden, nehmen an den öffentlichen Wahlen theil, auch ohne naturalisirt zu sein, haben keine Scherereien mit der hohen Obrigkeit, und wenn der deutsche Kaufmann an der Küste auch mitleidig von ihnen sagt: „Sie schlagen sich eben so durch,“ so ist doch nicht zu vergessen, daß

Digitized by Google

sie freie Herrn auf eigenem Grund und Boden geworden sind, was ihnen in Deutschland vielleicht nicht gelungen wäre. Neuer deutscher Zuzug ist in den letzten Jahrzehnten aber nicht gekommen, hauptsächlich wohl wegen der hohen Ueberfahrtspreise; auch ist gutes Land hier heute selten und theuer; aber wer stramm arbeiten kann und will und sich nicht dem Trunke ergiebt, kann hier sein gutes Auskommen finden. Das hiesige trockene und heiße Klima wirkt allerdings mit der Zeit entnervend und verdummend und man sagt deshalb vielleicht nicht mit Unrecht: „Das Klima macht den Bur so wie er ist.“

Von Braunschweig aus fuhr ich nach Westen zu weiter, passirte bald das von einem deutschen Ansiedler gehaltene, freundliche Gasthaus Albrecht und durchfuhr wiederholt den von frischen Laubbäumen eingefaßten, schmalen Buffalofluß, der von zwei Abdämmungen aus King Williams-Town mit Trinkwasser versorgt. Vor uns dehnt sich die meilenlang mit Forst bestandene Bergkette des Pieri-Busch, die theilweise in schönen Krantzen (Klippen) abfällt, an denen sich aber auch noch Baumwuchs hinaufdrängt, und davor zieht sich ein weiter Strich welligen Weidelandes ohne Busch und Baum. Hier können wir nun die Kaffern bequem bei sich beobachten und finden, daß sie einen schönen Körperbau, reinbraune Hautfarbe, dem kaukasischen Typus ähnliche Gesichtszüge, schwarzes wolliges Haar und prächtige Zähne haben; ihre Begabung aber ist geringer als die des tüchtigeren Sulustammes. Ihre hier weit verstreut, nicht in Kraals liegenden Hütten sind dieselben, wie ich sie anderweitig schon beschrieben habe, ebenso fensterlos, räucherig und von zweifelhafter Reinlichkeit, meist nur mit einer Schlafmatte, selten mit einer Bettstelle ausgerüstet. Seitdem die Rinderpest drei Viertel ihres Viehbestands hinweggerafft hat, haben sich die hiesigen Kaffern mehr auf Schafzucht gelegt und daneben halten sie auch Ziegen und Pferde. Die hier lebenden Eingeborenen werden „rothe“ Kaffern genannt, weil sie sich meist den ganzen Körper mit „Imbola“ d. h. eisenhaltigem rothen Thon färben und dieselbe Erde oder importirten Ocker reiben sie trocken oder mit Fett gemischt auch in ihre Kleider und Umhängedecken ein, um ihnen dadurch die Zimmtfarbe zu geben, welche den früher benutzten gegerbten Fellen (Karoß) eigen ist. Zuweilen werden die Gesichter nicht roth, sondern ganz weiß übermalt. Die Frau trägt hier einen Rock aus gerauhtem oder geköpertem Baumwollstoff und darüber eine belgische Baumwolldecke; der Mann überhaupt nur eine wollene Umhangdecke und zwar werden die Stoffe wie Decken roh bezw. weißgebleicht gekauft und dann zu Hause selbst gefärbt. Nur die Basuto-Kaffern tragen buntwollene Jacquard-Decken in häufig wechselnden Mustern. Ist es warm genug, so behelfen sich die männlichen Eingeborenen hier mit dem originellen Nqutje mit der daran schlenkernden 2 Fuß langen Lenga-lenga, welche der Vorliebe der Kaffern für alles Schwingende in Gang und Tracht entspricht. Trifft man in dieser Umgebung hin und wieder ein braunes Ex-Dienstmädchen in weißem Falbelrock und buntseidener Bluse, so macht das natürlich einen recht curiosen Eindruck. Bei den rothen Kaffern und den Fingos,

— bei den Sulus und den Schulkaffern nicht — ist Beschneidung üblich und ohne diese wird kein Mann für voll angesehen. Die Operation findet um das 15. Jahr herum statt und man wartet gewöhnlich eine gute Ernte dazu ab, da die mit Tänzen und Orgien verbundenen, 8 Tage währenden Feste einen großen Aufwand von Fleisch und Kaffernbier bedingen. Geschlechtlicher Verkehr und Trinken bilden die beiden Hauptgedanken des Kaffern, Mann und Weib sind sich gegenseitig untreu, Eltern mischen sich mit ihren Kindern und die christlichen Kaffernpriester stehen nicht viel höher, als ihre landsmännischen Laien. Die Syphilis hat unter den hiesigen Kaffern so stark zugenommen, daß trotz seiner großen Fruchtbarkeit geradezu die Existenz des Stammes bedroht erscheint, und durch die Kaffernmädchen ist die bösartige Krankheit auch in viele weiße Familien übertragen worden. Den Verkehr zwischen Kolonistenmädchen und Kaffern charakterisirt auch oft eine naive Unmoralität.

Größere Wälder sind in Südafrika überaus selten, obgleich die Regierung an verschiedenen Orten mit Aufforsten begonnen hat, und neben den Forsten im Knysna-District gilt der Pieri-Busch als der schönste. Ueber dichtem Unterholz finden wir hier einen prächtigen Hochwald, unter dem besonders Yellow Wood, Sneeze Wood und Kaffernpflaumen hervorragen. Yellow Wood (Podocarpus latifolius) bildet etwa 50 % des gesamten Bestandes und wird besonders zum Wagenbau benutzt; Sneeze Wood (Pteroxylon utile) ist außerordentlich widerstandsfähig gegen Feuchtigkeit und deshalb sehr gesucht für Wasserbauten und Zaunpfosten; die Kaffir Plum (Xarpephyllum caffrum) ist der mächtigste der hiesigen Bäume und zeichnet sich durch ihre aus der Erde hervorragenden Wurzelwände aus. Die Regierung pflanzt außerdem auf den Vorbergen und den kahlen Plateaus der Hauptkette rationell drei Arten Kiefern, Eichen und Eukalyptus an. An feuchten Stellen findet man weite Strecken mit den prächtigen weißen Blüthen der „Kaplilie", einer Arum-Art, bedeckt. Jaguare und Affen sind hier nicht selten, Hasen häufig, Schlangen, theils giftige, theils harmlose, überaus zahlreich. Ziemlich freche Ottern beleben den Fluß, buntgefiederte Vögel, darunter Papageien, Goldkukuke und Königsfischer die Lüfte.

Die Regierung hat hier auch eine Brutanstalt für Lachsforellen angelegt, wozu sie die Brut aus England und Schottland kommen ließ und ist damit recht erfolgreich gewesen; ich sah 5 ℔. schwere Fische, und viele Tausende sind bereits im Buffalo-Fluß ausgesetzt worden und gedeihen daselbst gut. Der englische Forstinspektor, welcher auch der Fischzucht vorsteht, wohnt hier mit seiner Frau in zwei europäischen Bedürfnissen adaptirten Kafferhütten, deren Einrichtung exotisch-elegant ist; die Lehmwände und das dicke Grasdach erweisen sich als sehr praktisch, insofern sie das Innere im Sommer kühl, im Winter warm erhalten.

Ich kam bei prächtigem Sonnenuntergang, der die wilde, großartige Landschaft in duftige Farben tauchte, wieder heim, allerdings voller blauer Flecken durch das fast ununterbrochene Stoßen und Schleudern des Wagens

Digitized by Google

auf den schlechten Wegen, aber auch voll von angenehmeren und dauernderen inneren Eindrücken.

Am nächsten Morgen begleitete ich unseren deutschen Arzt ins Kaffernquartier, wo er zu einer älteren Kaffernfrau gerufen war, die ohne Mann und Kind einsam in einer ganz freundlichen runden Hütte hauste. Obgleich der Doktor die Kaffernsprache vollständig beherrscht, ließ er doch einen Dolmetscher kommen, der sein Englisch in Kaffrisch übersetzte und womit der Europäer seine Superiorität accentuirte, denn die Eingeborenen pflegen schnell zu vertraulich zu werden, wenn man mit ihnen in ihrer Sprache spricht. Der Arzt horchte dann die Kranke mit dem Stethoskop aus und zwar zunächst auf der Brust, dann nach dem Kaffernprinzip, daß viel viel hilft, auch noch auf dem Rücken, und da auch ich, ohne Berechtigung, für einen Gelehrten angesehen wurde, ersuchte man mich ebenfalls das Hörrohr anzusetzen, Notabene nachdem man sich vorher vorsichtshalber darüber versichert hatte, daß damit nicht eine zweite Taxe von 5 Schillingen verbunden sei. Der Doctor verschrieb Pontac-Wein zur Stärkung und wir sahen uns dann noch etwas weiter im Kaffernviertel um. Die Heilsarmee hat auch hier eine Station eingerichtet, ohne aber sonderliche Erfolge zu erzielen und über die hiesigen englischen Missionare sprach sich mein Begleiter höchst ungünstig aus; er behauptete, daß dieselben weit mehr Geschäftsleute als Seelsorger seien, von den Kaffern eine Art Ablaßgeld für Verzeihung ihrer Sünden fordern, daß sie Geld auf Vieh zum Satze von 3/— per £ im Monat = 180 % p. a. ausleihen, die von London herauskommenden „Missionsgaben“ wie Schuhe und dergleichen verkaufen und den Ertrag nicht für Missions- sondern für Missionarzwecke verwenden. Daß die Missionsarbeit hier selbst von ihren Mitarbeitern kritisirt wird, beweist die Aussprache eines ehrlichen englischen Missionars, der nach 15jähriger Thätigkeit im Kaffernlande offen bekannte: „Wir haben es falsch angefangen, nicht Lesen, Schreiben und Christenthum, sondern zunächst Arbeit muß man den Eingeborenen lehren, denn in der Arbeiterfrage liegt der Kern der ganzen südafrikanischen Frage überhaupt.“

In diesem Sinne arbeitet eine Mission bayerischer Dominikanerinnen, der mein nächster Besuch galt. Ihre Klosterfarm liegt eine Stunde Fahrt von der Stadt entfernt auf dem Wege nach Braunschweig rechts oben an der Berglehne, an Stelle eines im Kaffernkrieg benutzten Militärlagers, „Schermbrucker's Folly“ nach einem ehemaligen bayerischen Offizier, Oberst F. Schermbrucker genannt; dieser war auch 1857 als Mitglied der deutschen Legion nach Südafrika gekommen, kämpfte zunächst mit gegen die Kaffern, wurde später Redakteur der guten „Bloemfontain News“ und zog als Vertreter für King Williams-Town, des Hauptsitzes der Deutschen in der Kapkolonie, in das Kapparlament ein, wo er für Rhodes Partei nimmt und auch zweimal dem Ministerium angehörte. Die Dominikanerinnen, welche ihr Mutterhaus mit 70 Schwestern in King und noch verschiedene Filialen im Lande haben, kauften 1892 diese

1200 Acres große Farm für 1200 £ und errichteten hier Waisenhaus und Schule unter Leitung der schon seit 18 Jahren in Südafrika thätigen Superiorin Mutter Mauritia, einer prächtigen gesunden, energischen, arbeitsfreudigen und heiteren Bayerin, die gleichzeitig eine ausgezeichnete Geschäftsfrau ist; die unter ihr stehenden 50 Schwestern aus Bayern und Tyrol machen durchgängig denselben frischen Eindruck und von Frömmelei ist keine Spur zu merken. Das Waisenhaus ist für 100 weiße Mädchen und Knaben bestimmt und mit sehr einfachen, aber musterhaft sauberen und freundlichen Arbeits- und Schlafzimmern ausgerüstet. Für etwa 130 deutsche und englische Farmerkinder der Umgebung wird hier auch Schulunterricht ertheilt und zwar — zum Bedauern der guten Frau Pastorin in Braunschweig über diesen unlauteren Wettbewerb — ganz unentgeldlich, während in der Pastorenschule Schulgeld erhoben wird. Man geht damit in der Klosterschule nicht etwa auf Seelenfang aus, sondern die Religion wird hier wirklich nur als Nebensache behandelt und die Hauptsache ist, den Kindern arbeiten zu lehren. Seit circa 3 Jahren hat man auch eine Tagschule für etwa 100 Kafferkinder eingerichtet, von denen man die Mädchen nach den Unterrichtsstunden principiell nach Hause schickt, während gegen 20 Kaffernjungens in einem Extrahaus als Interne hier bleiben dürfen. Die Kafferkinder kommen, wie übrigens die Farmerkinder auch, recht unregelmäßig zur Schule, erstere sind aber meist sehr strebsam, ehrgeizig und intelligent. Am schwierigsten zu behandeln sind die Mischlingsjungen. Die Kaffernmädchen, welche hier auch zu Dienstboten herangezogen werden, Nähen und andere häusliche Arbeiten lernen, sind meist sehr eitel und eingebildet und dabei in ihren Gewohnheiten widerlich schmutzig, indem sie z. B. das Koch-Geschirr mit Kuhdünger und ihr Gesicht mit dem Topflappen „reinigen.“ Zweimal per Woche haben zwei der Schwestern reichlich zu thun, um den Mädchen kleine Thiere aus den Haaren zu kämmen.

Außer einem netten irischen Beichtvater und einigen Kaffern für ganz schwere Arbeiten sind keine männlichen Hülfen in der Anstalt, die guten Schwestern thun vielmehr alle Arbeit selbst und gehen also mit glänzendem Beispiel voran. So haben sie sämmtliche ihrer Häuser eigenhändig gebaut, betreiben eine eigene Schmiede, Tischlerei und Schuhmacherei und bestellen ihre Felder — bei deren Bebauung der Regenmangel oft peinlich empfunden wird — selbst mit Getreide, Rüben, Erbsen, Bohnen und Kartoffeln. Bei allen diesen Arbeiten helfen die Kinder mit und die Heiterkeit und Arbeitsfreudigkeit der Schwestern ist sichtlich auch auf den größten Theil ihrer Pflegebefohlenen übergegangen, sodaß die ganze Anstalt einen höchst erfreulichen, mustergültigen Eindruck macht. Hier ist keine Muckerei, sondern warm pulsirendes, praktisches Leben, wie sich die katholischen Missionsanstalten unter den sogenannten Heiden überhaupt fast überall in der Welt vortheilhaft von unseren vielfach verknöcherten protestantischen Missionen unterscheiden. —

Ich hatte mein großes Gepäck von East-London aus direct per Schiff nach Port Elizabeth geschickt und ging selbst von King Williams-Town aus

über Land weiter, in 13stündiger Coach-Fahrt zunächst nach dem 77 Meilen entfernten Grahamstown. Man kann zwar von King aus auch per Bahn nach Port Elizabeth gelangen, aber da die directe Linie erst im Bau ist, vorläufig nur auf einem großen, 1 ½ Tage Fahrt beanspruchenden Umwege über Stormberg und Middleburg; dagegen verkehrt dreimal per Woche eine Coach zwischen King und Grahamstown, welche Gelegenheit giebt, ein interessantes Stück Binnenland kennen zu lernen. Bei Prachtwetter, wie in der ganzen letzten Zeit, und bei strahlend blauem Himmel brach ich in der Morgenfrische auf. Die Coach bietet je nach Anzahl der Passagiere 4 bis 12 Sitze; da ich der einzige Fahrgast war, so genügte diesmal ein starkfederiger, zweirädriger „Cape-Cart" von 6 Pferden und Maulthieren gezogen, welche alle 2 Stunden, im Ganzen 6 mal, gewechselt wurden. Der Kutscher war ein ziemlich eingebildeter, träger Kaffer, der seine qualmende Tabakspfeife nur dann aus dem Munde nahm, wenn er sie unter seinen Stammesgenossen von Mund zu Munde circuliren ließ. Die Fahrt bis Debe-Nek (16 Meilen) geht zunächst den schön bewaldeten Amatola-Bergen entlang über Weiden und Mimosenland; dann treten die malerischen Bergstöcke rechts mehr zurück und es folgt den Kaffern gehöriges, welliges Acker- und Weideland, einer der besten Striche der ganzen Kapkolonie; zwischen ziemlich zahlreichen Kaffern wohnen hier auch einige weiße Ansiedler. Nach der Frühstücksstation Jquibeka (27 Meilen) werden Felder und Ansiedlungen immer seltener, die Fahrt geht durch bergigen Buschwald mit zahlreichen und hohen Kandelaberkakteen, man überschreitet Mittags den klaren Keiskama-Fluß und passirt von da ab bis Pluto's Vale eine Reihe großer Straußenfarmen. Dieselben sind auf Buschland angelegt, mit Stacheldrahtzaun umzogen und Rinder weiden hier friedlich zwischen den Vögeln. An verschiedenen Orten sieht man Herden von 40 und mehr Straußen frei und ohne alle Umzäunung zahm in der Nähe des Hauses grasen und die Thiere bleiben auch Nachts im Freien. Um 1 Uhr erreicht man bei Breakfast-Vlei (41 Meilen) den höchsten Punkt der Straße und hat von hier aus einen schönen Rückblick auf die malerisch geschnittenen, duftig blauen Amatola-Berge, während sich vor uns, nach Westen zu, ein Labyrinth grüner Bergketten zeigt. Die ganze Weiterfahrt geht durch fast menschenleere Gegend und zwar anfangs scharf bergein und erreicht dann eine bis zu Pluto's Vale sanft abfallende Hochebene, die zunächst mit lichtem Mimosenbestand, dann mit dichterem, gemischten Busch bestanden ist. Hier sind wieder einige Straußenfarmen. Auf langer eiserner Brücke wird kurz vor Committee's-Drift (52 Meilen) der trübe Fish-River überschritten und gegen 4 Uhr kommt man wieder an einen ziemlich steil aufsteigenden Bergzug heran. Das meist enge Pluto's Vale, an seinen Abstürzen nackt und kahl, an seinen sanfteren Abhängen mit dichtem Busch bewachsen, aus dem zahlreiche Kandelaberkaktus und Aloes mit mannshohen Stämmen hervortreten, steigt in malerischen Windungen bis zu dem kahlen 2300 Fuß hohen Plateau von Bothas-Hill (69 Meilen), welches einen weiten Rückblick über das durchfurchte grüne Berggelände bietet. Ueber

menschenleeres Hochfeld geht es dann weiter bis zu dem tief im Kessel liegenden Grahamstown (77 Meilen), wo ich Abends 7 Uhr glücklich vor dem guten „Woods Hotel“ am Marktplatz landete. Die ringsum liegenden Bergwände sind meist kahl, strichweise aber aufgeforstet.

Das schon 1812 gegründete Grahamstown, die 11000 Einwohner zählende Hauptstadt des Ostdistricts, liegt 1740 Fuß ü. M. freundlich und behäbig am Fuße der Zuurberge, hat einen für zahlreiche Ochsenwagen berechneten immensen Marktplatz, boulevardbreite, mit Bäumen eingefaßte Hauptstraßen und so zahlreiche Kirchen — von der stattlichen Kathedrale an bis zu dem allerbescheidensten Kapellchen — daß man den Ort „die Stadt der Heiligen“ genannt hat. In dem schönen gothischen Stadthaus befindet sich eine vorzügliche naturhistorische und ethnographische Sammlung, die seit zehn Jahren unter Leitung von Dr. S. Schönland steht, dessen Assistent, auch ein Deutscher, als vorzüglicher Thierausstopfer eine Reihe überaus lebensvoller Thiergruppen geschaffen hat. Besonders interessirten mich in dem Museum einige der von Buschmännern auf Felsen ausgeführten Gravirungen und Malereien, beide Künste in ziemlich roher Art Menschen- und Thierfiguren darstellend. Diese Ueberbleibsel einer alten Buschmannkultur beweisen nach Ansicht Dr. Schönland's, der sich eingehend mit dem Gegenstand beschäftigt und auch Gravirungen und Malereien gefunden hat, welche konventionelle Schriftzeichen sein könnten, daß die heute so verachteten und ziemlich ausgerotteten Buschmänner früher wahrscheinlich eine höhere Kultur hatten, als die Kaffern; nachdem freilich die ersten Weißen diese Eingeborenen wie die wilden Thiere jagten, sind sie allmählich wirklich zu solchen herabgesunken. Da die Buschmann-Bilder meist nicht auf Steinplatten, sondern quer über die Schichtung angebracht sind, so ist ihre Loslösung vom Fundort recht schwierig. Daß das Museum in Grahamstown in vieler Beziehung das beste Südafrikas ist, verdankt es besonders seiner deutschen Leitung, die in den englischen Kolonien überall das Beste geleistet hat, mag man nun nach Indien oder Australien kommen. Für die hiesige Sammlung wird übrigens jetzt ein stattlicher Specialbau nahe dem botanischen Garten ausgeführt, welch' letzterer malerisch in einer Bergspalte angelegt ist und gleichzeitig als Handelsgärtnerei dient; wie bei den anderen botanischen Gärten in Südafrika findet man leider auch hier keinerlei Namen an den Pflanzen, womit der erzieherische Werth großentheils schwindet. Die Farmer von Grahamstown sind mit die strebsamsten des Kaplandes, haben sich besonders auch auf Verbesserung der Milchwirthschaft gelegt und gehören zu den bislang Wenigen in der Kolonie, welche Käse bereiten. In und um Grahamstown sind Deutsche nur selten, dagegen ziemlich viele Holländer vertreten. Die Stadt ist Mittelpunkt des Straußenfederhandels und daß sie auch höhere Aspirationen besitzt, bewiesen die stattlichen Vorbereitungen zu einer für die nächsten Monate hier geplanten Kunst- und Gewerbeausstellung.

Ein Ausflug nach dem verkrachten Port Alfred, „dem beliebtesten Seebad der Ostküste“, wie ich irgendwo gelesen hatte, entsprach meinen Erwartungen kaum. Man fährt dahin per Bahn in etwa 3 Stunden, zunächst

Digitized by Google

zwischen Buckelbergen mit englischer Parklandschaft hindurch, dann über eine malerische Schlucht und über leicht geneigtes, spärlich bewohntes Veldt weiter bis zu dem nahe der Mündung des Kowie-Flusses liegenden Port Alfred. Dieser stille Ort mit ca. 500 Einwohnern liegt in einer freundlichen Ebene neben einer Lagune, zwischen grün bebuschten Sanddünen und nahe dem flach verlaufenden Sandstrand, der mit seiner starken Rückströmung für Badezwecke aber sehr gefährlich ist, sodaß man meist das Baden in der gefahrlosen, aber langweiligen Lagune vorzieht. Der Fluß ist bis 18 Meilen hinauf für Boote fahrbar, bietet zwischen steilen Ufern landschaftlich schöne Stellen und sollte an seiner Mündung, ähnlich wie der Buffalo-River bei East-London, zu einem Hafen ausgebaut werden. Nachdem man nicht weniger als 800000 £ in das Wortes wörtlichster Bedeutung ins Wasser geworfen, hat man die Arbeiten aber eingestellt. Die Baggerungen ergaben selbst bei Hochwasser keinen höheren Wasserstand als 9 Fuß, und nachdem vor einiger Zeit ein Segelschiff mit Cement für den projektirten neuen Leuchtthurm an der Hafeneinfahrt scheiterte, hat man alle weiteren Versuche, den Hafen zu benutzen, aufgegeben und läßt die theueren Anlagen verfallen. Wer Ruhe, wirkliche Ruhe bedarf, der ist hier am richtigen Ort, für mich ist der Platz aber zu leblos und ich war froh, nach einem stillen, hier verbrachten Sonntag wieder nach Grahamstown zurück und von da per Bahn in 7 Stunden weiter nach Port Elizabeth fahren zu können. Diese Strecke führt mit ziemlich starken Steigungen über die bewaldeten Ausläufer der Zuurberge und dann über das mit dichtem Busch bestandene Küstenplateau des „Addo-Busch", wo noch zahlreiche Elephanten hausen, deren Abschießung wegen der von ihnen verbrochenen Verwüstungen von den Farmern jetzt allerdings verlangt wird.

Port Elizabeth mit 25000 Einwohnern, worunter 13000 Weiße, liegt freundlich an der großen, halbrunden Algoabai, deren Ufer theils Sandstrand, theils Hügel, theils niedrige Felsriffe bilden. Von zweien dieser letzteren aus hat man auf eisernen Säulen Anlegebrücken von 840 und 1150 Fuß Länge in das Meer hinaus gebaut, welche aber nur für Leichter und selten für kleine Segler, nie aber für Dampfer benutzt werden, da letztere bei starkem Seegang sich und die Brücke beschädigen würden. Die Dampfer bleiben also draußen auf der, guten Ankergrund bietenden, Rhede liegen, wo sie während 10 Monaten des Jahres genügend geschützt sind. Rauhes Wetter verhindert durchschnittlich nur während 10 Tagen des Jahres Löschen und Laden und macht dann für die Beförderung der Passagiere zwischen Dampfer und Schlepper den Korb erforderlich, der vor der Barre von East-London fast immer nöthig ist. Die jetzigen Hafenwerke kosten bereits über eine halbe Million Pfund, aber man projectirt jetzt die Anlage eines durch Wellenbrecher vollständig geschützten Hafenbeckens, mit einer Werftlänge von 4600 Fuß und schätzt die Kosten dafür auf $2^1/_2$ bis 3 Millionen Pfund. Die schöne Station der Bahn liegt, dem stattlichen Hafenamt gegenüber, direct am Quai und Schienenstränge führen zu den mit hydraulischen Krahnen versehenen und elektrisch beleuchteten Anlegebrücken. Die Krahne können Einzel-Lasten

Digitized by Google

bis zu 20 Tons Gewicht heben und pro Tag im Ganzen 3 bis 5000 Tons Ladung bewältigen. Durch Reduzirung aller Spesen und schnelle Löschung sucht man sich auch hier einen möglichst großen Theil des Transitverkehrs nach dem Transvaal und nach Rhodesia zu sichern.

Die Stadt selbst zerfällt in eine Unterstadt, die meist dem Geschäft gewidmet ist, und eine ziemlich steil dahinter aufsteigende Oberstadt, einem außerordentlich freundlichen Villen-Viertel, an dessen Anfang auch „Bunton's Grand Hotel", das beste der Kapkolonie liegt.

Port Elizabeth wurde von den im Jahre 1820 hier gelandeten schottischen Ansiedlern gegründet und nach der Gattin des damaligen Gouverneurs, Sir Rufane Donkins benannt, zu deren Andenken der Gemahl an der Kante der Oberstadt eine 20 Fuß hohe Steinpyramide errichtete; heute ist der Ort die zweitwichtigste Stadt der Kapkolonie und im Handel nimmt sie sogar die erste Stelle ein. Sie verschifft pro Jahr 130 000 Ballen Wolle, monopolisirt die Ausfuhr von Mohair, deren bläuliche Sorten aus dem Oranjefreistaat stammen, hat den größten Export von Straußenfedern und Ziegenfellen und steht im Export an der Spitze der Kaphäfen.

Die hiesigen deutschen Firmen gehören zu den größten und angesehensten des Platzes, da Port Elizabeth von jeher der Hauptsitz des deutschen Handels in Südafrika gewesen ist; hier wurden 1850 die ersten deutschen Kaufmannshäuser gegründet und der Wollexport liegt überwiegend in deutschen Händen, da die Engländer meist nicht die gleich gute Fachkenntniß besitzen. Es leben jetzt hier ungefähr 120 Deutsche, deren Verhältniß zu den Engländern ein durchaus freundliches ist. Der deutsche Name ist überhaupt in der ganzen Kolonie geachtet, weil unsere Landsleute sowohl als Kaufleute, wie auch als Handwerker und Landbauer durch Fleiß, Tüchtigkeit und Bravheit an der Aufschließung und Entwickelung des Landes in hervorragendem Maße theilgenommen haben; der Haß, mit dem das britische Element die deutschen Kolonialbestrebungen betrachtet, wird nicht auf die Person der Deutschen übertragen. Sie sind beliebt und hochangesehen, und wenn auch seit einigen Jahren in der Kapstadt von zwei Jingoblättern eine Deutschenhetze betrieben wird, welche in den breiten Schichten der Bevölkerung Widerhall gefunden hat, so stehen ihr doch die besseren und maßgebenden Kreise meist ablehnend gegenüber, und außerhalb Kapstadt's hat nichts das gute Einvernehmen zwischen Deutschen und Engländern gestört, wie es in East-London, Durban und namentlich Port Elizabeth besteht. Selbst zur Zeit der größten Aufregung, als das Telegramm unseres Kaisers an Krüger so viel Staub aufwirbelte, blieben die freundschaftlichen Beziehungen ungetrübt und das gesellige Leben ist hier überhaupt ein besonders nettes. Eine deutsche Kirche besteht in Port Elizabeth nicht, dagegen ist für die z. Z. hier befindlichen schulpflichtigen 16 deutschen Kinder eine Privatschule mit zwei akademisch gebildeten Lehrern gegründet worden, und das mit einem Aufwand von 120 000 Mark erbaute stattliche Clubgebäude der „Deutschen Liedertafel" stellt selbst den englischen Club in Schatten, weil im ersteren außer allen den englischen

Digitized by Google

Anforderungen entsprechenden Räumlichkeiten und Einrichtungen auch noch ein Concertsaal und eine deutsche Kegelbahn hinzutreten. Ueberall findet man dabei die Wahrzeichen patriotischer und loyaler Gesinnung: Büsten der drei Kaiser, Bismarcks, Moltkes und anderer Führer im großen Kriege, und Bilder mit Erinnerungen an die geschichtlichen Ereignisse, die zum Aufbau und zur Wiedererrichtung des deutschen Kaiserreichs geführt haben. Ueberhaupt berührt diese Anhänglichkeit an Kaiser und Reich in der ganzen Kapkolonie äußerst angenehm. Die Deutschen in Südafrika mögen nicht oder nicht ganz die Anschauungen theilen, die in der südafrikanischen Frage und Allem, was damit zusammenhängt, in Deutschland gehegt werden; sie mögen auch bezüglich der Kolonialpolitik anderer Ansicht sein; allein, das berührt ihre warme Anhänglichkeit an's Vaterland nicht und ihre Treue und Ergebenheit für den Kaiser. Das deutsche Element in der Kolonie ist von oben bis unten in allen seinen Schichten durch Tüchtigkeit und Patriotismus ausgezeichnet; es fehlen hier die aufständischen sozialen Elemente und die zweifelhaften Existenzen, wie man sie anderwärts im Auslande so oft findet.

Deutsche Ansiedler giebt es hier nicht, die wenigen überhaupt in der Nähe lebenden Farmer sind Briten. Dagegen machen sich hier im Völkerbild zum ersten Mal auf dieser Reise neben den schon in anderen Kolonien angetroffenen Indern und Chinesen auch die auf die Kapkolonie beschränkten Malaien geltend; eine Reihe dieser hell und reich gekleideten Asiaten, die Frauen mit grellfarbigen, hellseidenen Kopftüchern geschmückt, begleitete, als ich ankam, gerade vier Mekkapilger zum Einschiffungsplatz. Während die Chinesen und Inder meist als Händler, Gemüse- und Obstbauer thätig sind, arbeiten die Malaien mehr als Handwerker, besonders Maurer.

Die Geschäftsstadt macht mit ihren reinlichen breiten Straßen, freundlichen Plätzen und stattlichen Geschäftshäusern den Eindruck einer guten englischen Provinzialstadt; dem Meere entlang finden wir eine Reihe großer Lagerhäuser, in der Mitte der Stadt zwei imposante Markthallen. Die eine aus Eisen construirte hohe Halle mit umlaufender Gallerie im ersten Stock dient morgens für den täglichen Marktverkehr, abends zuweilen auch für Promenadenconcerte und im Winter als Skating Rink. In der neuen massiven Halle an der Berglehne befinden sich unten großartige Kellereien und Niederlagen der Port Elizabeth Wein-Co. für Kapweine und Spirituosen, sowie der Wollmarkt und im Oberstock ein gutes naturhistorisches Museum und eine 5000 Personen fassende Concert- und Versammlungshalle mit einer großen Orgel. Hier finden jeden Montag und Mittwoch die öffentlichen Versteigerungen von Straußenfedern statt, welche in einer Unzahl kleiner Partien auf langen Tafeln ausgelegt, je nach Farbe, Länge und Beschaffenheit in ca. 23 verschiedene Klassen eingetheilt und in ziemlich schnellem Tempo meistbietend verkauft werden. Vor Kurzem hatte in dieser selben Halle noch eine große politische Versammlung unter Leitung von Cecil Rhodes stattgefunden, welcher es verstanden hat, sich in Port Elizabeth eine Hochburg zu schaffen, da er den Herren hier für ihren Hafen goldene Berge durch die Entwickelung Rhodesias verspricht, und da der Mensch gern glaubt, was er

Digitized by Google

wünscht, so hat man sich auf diesem Vogelleim fangen lassen. Bislang hat Rhodesia alles hineingesteckte Geld wie ein Sumpf verschlungen und selbst bescheidene Erwartungen getäuscht, und wenn das Land sich wirklich gesund entwickeln sollte, so wird man bald genug den nächsten Weg zur See von der Europa nahen Westküste suchen und die der Kapkolonie gemachten Vorspiegelungen werden wie eine schillernde Seifenblase in Nichts zerrinnen.

Etwa eine Meile südlich der Stadt und mit dieser durch häufigen Bahndienst verbunden, liegt der freundliche Vorort Humewood mit dem guten Beach-Hotel; ich nahm hier in Gesellschaft liebenswürdiger Landsleute den Lunch ein und machte dann eine reizende Spazierfahrt landeinwärts durch die parkartigen Umgebungen des Esmerald Hill, wo ausgezeichnet angelegte Fahrwege weite Blicke über die malerische Uferlandschaft gewähren.

Zwischen Port Elizabeth und Kapstadt liegen nur noch die unbedeutenden Häfen Knysna und Mosselbay, die dem Touristen wenig bieten; um möglichst viel vom Binnenland zu sehen und das zweimalige Befahren derselben Strecke zu vermeiden, ging ich also schon von hier aus nach Kimberley. Die langsame Eisenbahnfahrt erfordert 30 Stunden und führt meist über ödes, menschenleeres Tafelland, dessen Humusschicht nur etwa ein Fuß tief ist und also Baum-Wurzeln nicht genügend Nahrung bieten würde. Erst in der Nähe von Kimberley treten wieder leichte Mimosenbestände und gleichzeitig damit eine Unmasse kleiner Heuschrecken auf, die man von den Gärten dadurch fernzuhalten sucht, daß man rings um die Zäune Wellblech nagelt. „Queenshotel“ in Kimberley ist recht mäßig, und man thut deshalb gut daran, sich rechtzeitig mit einer Einführung für den eleganten „Kimberley-Club“ zu versehen, in dem man auch wohnen kann.

West-Griqualand war bis zum Jahre 1870 eine recht unbekannte und unbeachtete, weil ungastliche Gegend. Im Jahre 1867 fand ein Reisender auf dem Tische eines hier lebenden Buren unter anderen „hübschen Steinen“, deren Werth er nicht kannte, auch einen Diamanten im Werthe von 500 £ und zwei Jahre später erhandelte derselbe Holländer von einem Eingeborenen einen Stein, den er mit Waaren im Werthe von 400 £ bezahlte, sofort für 10000 £ weiterverkaufte und der heute, auf 25000 £ geschätzt, als „Stern von Südafrika“ im Besitz der Gräfin Dudley ist. Der Glanz dieses „Sternes“ veranlaßte im Jahre 1870 einen Ansturm von Gräbern jeder Art und jeglichen Standes nach den frostigen Ebenen Griqualands, etwa 10000 Mann suchten auf beiden Ufern des Vaalstromes nach den kostbaren Steinen und die Entdeckung der Gruben bei Colesberg Kopje, dem heutigen Kimberley, veranlaßte dort die Entstehung eines großen Lagers; zunächst fand man hier die Du Toits Pan und die Bultfontein, im nächsten Jahre die De Beers und die Kimberley-Diamantlager auf, welche 4 großen Minen in einem Umkreis von 6 Kilometer Durchmesser liegen. Die einzelnen Farmen wechselten zu steigenden Preisen bald ihre Besitzer, „Claims“ von 31×31 Fuß wurden abgesteckt und bearbeitet, und der Jahresertrag stieg bis zu 1881 auf 4176000 £, um dann bedeutend zu sinken. Zu Anfang wurden alle Gruben

Digitized by Google

nach dem offenen System bearbeitet; um den Kies wegzufahren, benutzte man zunächst die vorschriftsmäßig $7^1/_2$ Fuß breiten Wege zwischen den einzelnen „Claims“, bald aber stürzten diese Wege ein und wurden durch Drahtseilbahnen ersetzt; einige Claims waren bedeutend tiefer ausgegraben als andere und sie lagen alle in der Nähe einer abbröckelnden Wand, die dem Einsturz nahe war. Innerhalb des die Sortirfluren einschließenden Lagers hielten sich eine Menge Leute auf, die vielfach zum Abschaum der Menschheit gehörten, darunter viele unkonzessionirte Diamantenhändler, welche kein einziges ihnen zu Gebote stehendes Mittel unversucht ließen, den weißen Meister oder den farbigen Diener zur Beraubung seiner Mitarbeiter zu verleiden. Schon 1876 hatten sich hier etwa 4000 Diamantenhändler, 20000 Diamantengräber und zahlreiche Schwarze eingefunden. Ehe die Gesetze betr. des unerlaubten Ankaufs von Diamanten 1882/83 in Kraft getreten waren, gab es zahlreiche Verbrechen in Kimberley, und Krankheiten aller Art forderten zahllose Opfer. Mittlerweile schritt das Einstürzen der die Gruben einschließenden Wände rasch fort, im Jahre 1882 war die Hälfte der Claims verschüttet und viele von den übrigen waren kaum zu bearbeiten. Es wurde zwar wiederholt versucht, mitten durch den Schutt zu graben, um dadurch Zutritt zu den verschütteten Claims zu bekommen, aber man hatte keinen Erfolg damit. Auf dem Boden der damals bis zu 450 Fuß tiefen Gruben sammelte sich Wasser an, welches man nicht zu entfernen im Stande war. Es fand sich kaum ein Bergmann, welcher nicht als Kläger oder Verklagter in einem halben Dutzend Prozesse verwickelt war, und Mancher veräußerte seinen Grubenantheil oder gab ihn gänzlich auf und suchte in den damals entdeckten Goldminen von Barberton Beschäftigung. Diese Situation in Kimberley benutzte eine Reihe scharfblickender Geschäftsleute, an deren Spitze Cecil Rhodes stand, 3238 meist kleine Unternehmungen allmählich zu 4 zu vereinigen.

Schon im Jahre 1885 war die Ausbeutung im Großen und Ganzen auf die vier Hauptminen beschränkt, welche aber noch im Besitz von 42 Gesellschaften und 56 Privatpersonen waren und erst im Jahre 1888 gelang es, diese Interessen sämmtlich in der „De Beers Consolidated Mines, Limited“ zu verschmelzen, die heute den Diamantenmarkt auf der ganzen Welt beherrscht. Die ursprüngliche De Beers Mining Co. war 1880 mit einem Kapital von nur 200000 £ gegründet und 1883 zu der „De Beers Consolidated Mines, Limd.“ erweitert worden.

Der Betrieb wird jetzt meist mittels unterirdischer Schächte fortgesetzt, welche sich bis zu 1600 Fuß Tiefe erstrecken und zu ihrer Anlage ein Kapital erfordern, welches einem Einzelnen gewöhnlich nicht zur Verfügung steht. Die Gesellschaft liefert aus ihren Gruben 90 % der Gesammtausbeute des Districts und die noch selbstständigen Minen sind alle klein und unbedeutend. Soweit sie der Gesellschaft als beachtenswerthe Conrurrenz erschienen, sind neu erschlossene Felder von De Beers aufgekauft worden, theils zur Bearbeitung für ihre Rechnung, theils um die Mine zeitweilig zu schließen, denn die große Gesellschaft regulirt resp. reduzirt ihre Production nach dem Weltbedarf und

Digitized by Google

hat dadurch die stark gefallenen Preise der Diamanten wieder hoch gebracht. Freilich ist mit der Betriebseinschränkung auch ein starker Rückgang der Kimberley-Bevölkerung, nämlich von 60000 auf 28000 Seelen (worunter 12000 Weiße) Hand in Hand gegangen und die Kaufmannskreise haben keine Ursache gehabt, sich über das Auftreten der mächtigen Monopolgesellschaft zu freuen. Einem Abkommen mit der Chartered-Company zu Folge hat die De Beers-Company auch Vorrecht auf alle in Rhodesia entdeckten Diamantfelder.

Die ersten Diamanten hatte man auf der Oberfläche in sogenannten Diamantseifen gefunden; das Gestein, in dem sie sich ursprünglich befanden, war verwittert, Regengüsse und Flüsse hatten seine sandigen und erdigen Bestandtheile entführt und der Rückstand war als Geröll und Schotter in den Thälern zusammengeschwemmt. Hier im Geröll und im Kiese der Flüsse und Bäche lagen auch die Diamanten, durch das Schieben und Rollen mit abgestoßenen und abgerundeten Kanten und zerkratzten Krystallflächen. Bei Kimberley aber lagen die Diamantkrystalle scharfkantig, ohne jede Spur einer Abrollung, in einer feinen blauen Masse eingebettet und zwar in trichterartigen Formationen. Wahrscheinlich haben wir hier das Erzeugniß einer vulkanischen Thätigkeit, vielleicht eine Art Schlammvulkane vor uns, deren einstige diamantführenden, schlammflüssigen Massen zum heutigen Gestein des blauen Grundes erstarrt sind. Die Diamanten bilden nur einen verschwindenden Theil des Gesteins, im reichsten Falle im Verhältniß von 1 zu 20 Millionen, theilweise nur 1 zu 200 Millionen.

Die mit den neuesten Maschinerien höchst rationell betriebene Gewinnungsweise der Diamanten ist folgende. Die Steine sind eingebettet in einem bläulichen Thon, welcher aus den offenen Gruben oder in Schächten gebrochen und mit Hülfe von an endloser Kette laufenden Feldbahnwagen etwa 10 Zoll hoch auf weite, eingezäunte Felder ausgebreitet wird. Hier setzt man die blaue Erde etwa 9 Monate lang Sonne und Regen aus, um sie verwittern zu lassen, wobei künstliche Bewässerung durch Schläuche und Oeffnung des Materials durch Dampfpflüge mitwirken. Die nach diesem Proceß noch hart bleibenden Stücke werden in der Mühle durch Steinbrecher kleingemahlen. Früher mußte man die Masse auf trockenem Wege weiter verarbeiten, da es an Wasser fehlte; heute jedoch besitzt Kimberley vom Vaal aus eine 30 km lange Wasserleitung, die auch eine bequemere Behandlung der zerkleinerten Gesteinsmasse ermöglicht. Dieselbe wird nämlich nunmehr in Turbinen ausgewaschen, wobei je 100 Wagenladungen à 16 Kubikfuß Erde auf eine Ladung Kies reduziert werden. Der Schlamm wird auf Halden gestürzt, der Kies im Pulsometer weiter verarbeitet, und zwar ergiebt die Wagenladung Kies etwa $^1/_4$ Ladung Steine, d. h. zahlreiche Granaten und eine Anzahl Diamanten, welche nach 6 Größen von Wallnußgröße an bis zu den kleinsten mechanisch sortirt werden. Der nächste Proceß führt zu einer erst kürzlich von einem deutschen Angestellten, Kirsten, erfundenen Maschinerie, nämlich einer Reihe von schüttelnden und mit einer eigenartigen Schmiere überzogenen Platten,

Digitized by Google

auf denen nur die Diamanten hängen bleiben, während die anderen Steine weitergeschwemmt werden; diese sinnreiche einfache Maschine reduziert 30 Kubikfuß seiner Rückstände zu 17 Kubikzoll Diamanten und der Gesammtertrag von einer Wagenladung Blau-Erde ist etwa 1 Karat Diamanten. Dieselben werden oberflächlich sortirt und dann nach dem Stadtbüreau geschickt. Der Zutritt zu diesem wohlgehüteten Allerheiligsten ist nur durch Specialerlaubniß möglich und man kann hier ganze Haufen der edlen Steine bewundern; es sind darunter zwar auch viele gelbliche Diamanten, aber auch Prachtexemplare reinsten Wassers. Als Curiositäten werden besonders werthvolle Steine von Ockerfarbe, rosae und schwarze Diamanten gezeigt. Je nach Größe, Reinheit, Farbe und Form werden die Steine hier in 150 verschiedene Klassen eingetheilt und die Gesammtausbeute der Gesellschaft geht zu einem alljährlich festzusetzenden Durchschnittspreis per Karat an ein hier vertretenes Syndikat über, welchem die Firmen Wernher, Beit & Co., Barnato, Mosenthal, Dünkelbühler und Josephson angehören. Im Frühjahr 1899 wurde dieses Verkaufssyndikat zum ersten Male durch eine Concurrenz bedroht und mußte deshalb 35 % über seinen gewöhnlichen Satz gehen. Die Ausfuhr der Diamanten geht fast ausschließlich nach Großbritannien, welches den Welthandel in Diamanten in gleicher Weise beherrscht, wie die Kapkolonie die Produktion. Die Schleifereien dagegen befinden sich hauptsächlich in Holland, daneben auch in Belgien, den Vereinigten Staaten und Frankreich.

Von den vier großen Minen ist die reichste die dicht beim Centrum der Stadt gelegene Kimberley-Mine, deren offene, 38 Acres bedeckende und 450 Fuß tiefe Grube heute verödet ist, da man den Abbau jetzt durch Schächte betreibt, welche bis etwa 1600 Fuß tief geführt sind. Die etwas größere De Beers-Mine, welche eine Meile östlich von der ersten liegt, wird ebenso wie diese betrieben und liefert 50 % mehr Ausbeute. Die Bullfontein- und Du Toits Pan-Gruben werden z. Z. überhaupt nicht bearbeitet, ebensowenig wie die in ihrer Nähe gegründeten, 1896 von der De Beers-Co. aufgekauften New Bultfontein und New Gordon-Co. Dagegen bietet die neue Wesselton oder Premier-Mine eine gute Gelegenheit, den Betrieb einer offenen, kraterartigen Grube nach neuestem System mit Feld- und Drahtseilbahnen auf schiefen Ebenen zu sehen.

Die Gesammtausbeute der vier großen Minen und der vielfach besonders schönen Diamanten, welche man in beschränkten Mengen durch Auswaschen des Alluvialkieses an dem nahen Vaalfluß — speziell in Barkly West — gewinnt, wird seit 1870 auf 60 Millionen Pfund Sterling geschätzt.

Die Zahl der 1897 von der De Beers-Gesellschaft beschäftigten Arbeiter betrug 9000 und zwar 7300 Kaffern und 1700 Weiße; letztere sind meist Engländer, Schotten und Afrikander. Im gleichen Jahre wurden 3 Millionen Wagenladungen Blauerde gewaschen, welche $2^3/_4$ Millionen Karat Diamanten im Werthe von $3^3/_4$ Millionen £ ergaben. Per Wagenladung beliefen sich die Productionskosten auf $7^1/_3$ Schilling, der Erlös auf $24^2/_3$ Schilling = 26/10 per Karat und damit konnte die seit Jahren übliche Dividende

Digitized by Google

von 40 % p. a. nach reichlichen Abschreibungen vertheilt werden; außerdem erhielten die drei „life governors“: Alfred Beit, Cecil Rhodes und Fred. Philipson=Stow einen ihnen lt. Statut zukommenden Jahresantheil von nicht weniger als 158 000 £, also per Kopf eine Million Mark in einem Jahre. Außer dem Stammkapital von 3 950 000 £ waren noch $3\frac{1}{2}$ Millionen £ $4\frac{1}{2}$ und 5 % Obligationen außenstehend, andrerseits 3 Millionen Pfund in baaren Reserven vorhanden.

Die gezahlten Löhne erreichen im Jahre etwa 1 Million £ und betragen für die Kaffern 2/6 bis 6/6, im Durchnitt etwa 4/6 per Tag plus freier Wohnung und Nahrung. Die farbigen Arbeiter werden in einem an die Schachtöffnung stoßenden und mit Wellblech eingezäunten „Compound“ oder Hof untergebracht, der ringsum von niedrigen Gebäuden umgeben ist, deren einzelne Räume 30 bis 70 Mann Schlafstellen nach Art derjenigen im Schiffszwischendeck bieten. In dem von mir besuchten Compound hausten nicht weniger als 4000 schwarze Arbeiter aus allen Theilen Südafrikas bis Mosambik hinauf stammend und ein gar buntes, ungemüthliches Menschengewimmel bietend; eine Decke war meist das einzige, aber nicht überall vertretene Kleidungsstück. Ein offenes Schwimmbad und ein großer Spielplatz bieten Gelegenheit für körperliche Erfrischung, Kirche und Schule sind nicht vertreten, wohl aber ein gut ausgerüstetes Hospital und von der Gesellschaft gehaltene Fleischer= und allgemeine Läden, wo der Kaffer seine kleinen Bedürfnisse befriedigen kann, denn so lange er im Dienste der Compagnie ist, darf er den „Compound“ nicht verlassen; Spirituosen werden nicht zugelassen. Die Tagesarbeit wird in drei Schichten à 8 Stunden getheilt und die nach hier kommenden Arbeiter haben sich für eine Minimalzeit von 4 Monaten zu verpflichten; viele bleiben aber weit länger hier oder kommen nach einer Ferienpause wieder; ein Arbeiter ist sogar seit 10 Jahren nicht aus dem Compound herausgekommen. Die Gesellschaft beschäftigt auch, speciell zum Ausbreiten der Blauerde auf den Feldern, etwa 1500 schwarze Sträflinge, deren Unterhalt ihr etwa 1 £ per Woche kostet und welche 12 Stunden per Tag arbeiten müssen.

Die weißen Arbeiter verdienen 8 bis 20 Schilling per Tag und die Gesellschaft hat für sie die reizende Cottage=Ansiedlung Kennilworth gegründet, die sich mit ihren freundlichen Alleen von Eukalyptus und Pfefferbäumen (Schinus molle) wie eine Oase aus der Wüste abhebt. Eine Reihe freundlicher Cottages werden hier an Angestellte der Compagnie, welche übrigens wohnen dürfen, wo sie wollen, zu $3\frac{1}{2}$ bis $4\frac{1}{2}$ Pfund per Monat vermiethet und es stehen ihnen hier Kirche, Schule, Clubhaus, Spielplätze, eine Obstplantage mit 10 000 Bäumen und eine 2000 Fuß lange Weinlaube zur Verfügung.

Der Diamantendiebstahl ist von Anfang an sehr verlockend gewesen und da derselbe zeitweise so große Dimensionen annahm, daß dadurch ungefähr die Hälfte der Gesammtproduktion den rechtmäßigen Eigenthümern entging, so sah man sich 1882—83 zur Einführung sehr strenger Maßregeln

gegen die J. D. B. = Illicit Diamond Buyers, unkonzessionierte Käufer roher Diamaten veranlaßt und richtete ein Special-Detectivdepartement ein, dessen Spitzel ihnen verdächtigen Leuten rohe Diamanten zum Kaufe anbieten, um sie so zu überführen. Das System ist natürlich unschön und findet eine Berechtigung nur in der Schwierigkeit, die betr. Leute auf korrekterem Wege zu ertappen. Anständigen Menschen gegenüber ist angeblich mit diesem Verfahren kein Mißbrauch getrieben worden, auch hat man, wenn nicht der positive Beweis betrügerischer Absicht vorlag, bei einem erstmaligen Vorkommen den Betreffenden gewöhnlich mit einer Verwarnung laufen lassen, anstatt ihn sofort der Zuchthausstrafe auszuliefern, welche das Gesetz vorschreibt. Trotz aller Vorsicht und trotz der Prämien, welche seitens der Compagnie für abgelieferte einzelne Steine an Gruben- und andere Arbeiter gezahlt werden, sollen per Jahr aber immer noch Diamanten im Werthe von 5 Millionen Mark gestohlen werden. Die Schwarzen werden zwar einer genauen körperlichen Visitation unterworfen — was sich die Weißen nicht gefallen lassen — und scharf überwacht, aber es gelingt ihnen doch, die Aufmerksamkeit zu täuschen, indem sie z. B. Steine in selbst beigebrachte Wunden verstecken oder sie in leere Sodawasserflaschen praktizieren, die von Complicen außerhalb des Compounds in Empfang genommen werden.

Die Stadt Kimberley trägt ihren Namen nach dem englischen Kolonialminister Kimberley (1870--74), während dessen Amtsthätigkeit das Gebiet Westgriqualand von England „erworben“, d. h. dem Oranjefreistaat gestohlen wurde; 1881 wurde das Land der Kapkolonie angegliedert und 1885 die Eisenbahn von Kapstadt nach hier eröffnet. Von der trocknen, heißen und durstigen Stadt selbst ist nicht viel zu sagen; ihr unansehnliches Centrum besteht aus krummen Straßen, deren Häuser meist nur Erdgeschosse und vielfach noch ganz aus Wellblech hergestellt sind; selbst einzelne Kirchen sind heute noch nur aus diesem ordinären Material erbaut. Nach Sonnenuntergang werden fast alle Läden geschlossen und die Stadt ist dann noch stiller, als schon des Tags über. In den Vorstädten befinden sich eine Reihe freundlicher Gartenwohnungen und ein von der De Beers-Gesellschaft erbautes Sanatorium. Drei Meilen südlich von Kimberley und mit diesem durch Eisen- und Straßenbahn verbunden, liegt der Ort Beaconsfield, welcher 1891 über 10000 Einwohner zählte und eine glänzende Zukunft zu haben schien, da er in der Nähe der Bultfontein- und Du Toits Pan-Gruben liegt, aber die Monopolpolitik der De Beers-Co. hat nicht nur die Entwicklung dieser Stadt gehindert, sondern sie nach Schließung der beiden genannten Gruben stark zurückgehen lassen. Ueberhaupt haben die geschäftlichen Verhältnisse des ganzen Kimberley-Bezirks durch die Vereinigung der Minenverwaltung, die Einschränkung der Production, den Rückgang der Bevölkerungszahl und die Einführung des Compound-Systems einen großen Rückschlag erlitten. Da die Umgebung Kimberley's aber ziemlich kaufkräftig ist, so wird immerhin noch ein solides und befriedigendes, wenn auch ruhiges Geschäft gemacht; eine Reihe von Ladenbesitzern auf dem Lande, welche Tauschhandel betreiben,

Digitized by Google

kaufen monatlich Waaren im Werthe von 400 £ in Kimberley. Aber die Zeit „großer“ Geschäfte und der Spekulationen ist hier vorbei, die hiesige Börse ist eingegangen und die Werthe von Griqualand werden jetzt in London und Johannesburg gehandelt. Dadurch, daß hier der scharfe Wettbetrieb und das Parvenüthum fehlen, sind die gesellschaftlichen Verhältnisse angenehmer als in Johannesburg. Deutsche leben in Kimberley etwa 200 und zwar überwiegend in bescheidenen Verhältnissen. In der Umgebung hat man mit Erfolg die Zucht von arabischen und englischen Vollblutpferden eingeführt.

Die Eisenbahn fährt von Kimberley nördlich weiter durch die Burenkolonien Stella und Gosen nach Betschuanaland und Rhodesia.

Betschuanaland. Betschuanaland zerfällt z. Z. noch in zwei durch den Molopofluß getrennte Theile, nämlich den südlichen, 1895 mit der Kapkolonie vereinigten, und den nördlichen, das sogenannte Betschuanaland-Protektorat. Das fast ganz ebene, etwa 3500 Fuß ü. M. liegende Land wird nur durch einige Hügelketten durchzogen und im Norden und Nordwesten größtentheils durch die Kalahari gebildet. Soweit genügend Wasser vorhanden, ist der Boden für Ackerbau und Viehzucht gut geeignet, doch ist es im Ganzen noch sehr dünn bevölkert. Das südliche Betschuanaland zählte 1895 auf seinen 51538 Quadratmeilen nur 72000 Einwohner, darunter 12000 Weiße; das Betschuanaland-Protektorat ist 386000 Quadratmeilen groß und seine Bewohnerzahl unbekannt. Auch hier waren die ersten weißen Ansiedler die Buren, welche als Dank für geleistete Unterstützung bei Kämpfen unter den verschiedenen Häuptlingen weite Ländereien überwiesen bekamen, auf denen sie 1882 die kleinen Freistaaten Stella und Gosen gründeten. Als sich aber die Häuptlinge 1884 ganz unter das Protektorat der Südafrikanischen Republik stellten, besetzte England das Land bis zum Molopo und gab ihm 1885 seine heutige Organisation. Im Jahre 1893/94 beliefen sich die Ausgaben für ganz Betschuanaland auf 150000 £, die Einnahmen auf 50000 £ und importirt wurden 1895 147000 £. Der Export besteht in Wolle und Mohair und hat zugenommen, da der billige Landpreis von 1 $^1/_2$ bis 3/— per Morgen zahlreiche Farmer angezogen hat.

Das Protektorat wurde 1896 durch die vom Matabeleland eingeschleppte Rinderpest heimgesucht, welche ihren Weg reißend schnell durch das ganze Land nahm und 90 % des Viehbestandes, des Hauptreichthums des Landes, vernichtete. Die Maßregeln zur Unterdrückung dieser Landplage veranlaßten einen Aufstand, der von Ende 1896 bis August 1897 dauerte und mit der Ergebung von 3800 in den Langbergen eingeschlossenen Eingeborenen endete; die meisten der letzteren wurden mit 5jähriger Zwangsarbeit bei den Farmern im westlichen Theil der Kapkolonie bestraft. Die Einnahmen des Protektorats beliefen sich 1896/97 auf 47000 £ und die Ausgaben auf 88000 £.

Die sehr eintönige Eisenbahnfahrt von Kimberley nach Norden bietet als ersten nennenswerthen Punkt die Station Taungs, in deren Nähe eine 10000 Seelen starke Betschuanen-Ansiedelung die bequemste Gelegenheit bietet, diesen interessanten Volksstamm kennen zu lernen. Die nächste größere

Digitized by Google

Station, der kleine Ort Vryburg mit 300 Einwohnern, ist Sitz der Verwaltung von Betschuanaland. Es folgt am Südufer des Grenzflusses Molopo, der nur im Winter Wasser führt, Mafeking, welches als zollfreies Entrepot erklärt und dadurch zu einem Handelscentrum gemacht wurde; Palapye, die Hauptstadt des großen, dem Christenthum anhängenden Häuptlings Khama; Francistown, der Hauptplatz des Tati-Goldgebietes und schließlich die Endstation Buluwayo, die frühere Residenz Lobengula's, welche 1361 Meilen und 4 Tage Eisenbahnfahrt von Kapstadt entfernt liegt.

Die Strecke von Vryburg bis Mafeking wurde Ende 1896 von der Kapregierung erworben, welche der Chartered-Company gleichzeitig 300 000 £ zur Vollendung der Linie bis Buluwayo vorschoß; die Eröffnung dieses letzten Theils erfolgte im November 1897.

Die Kapregierung hat 1897 auch für 7 Jahre das ausschließliche Recht erworben, in Rhodesia Bahnen bauen und verwalten zu dürfen, und mit Ausnahme der Beira-Salisbury-Bahn darf keine Konkurrenzlinie nach Rhodesia geführt werden. Ob die beiden Strecken sich durch eine so natürliche Schienenverbindung Salisbury-Buluwayo vereinigen werden, erscheint z. Z. zweifelhaft, da die weit kürzere Beira-Linie die längere Kapbahn — 650 gegen 1361 Meilen — schwer zu schädigen vermöchte und Cecil Rhodes sich vorläufig nicht der Gefahr aussetzen wird, die Sympathie des Kaplandes zu verlieren. Die Verbindung zwischen den beiden, 272 Meilen von einander entfernten Orten Salisbury und Buluwayo findet zweimal wöchentlich durch Coaches statt, welche über Gwelo und Charter $3\frac{1}{2}$ Tage gebrauchen und 12 £ Passage berechnen.

Für eine Fortsetzung der Bahn von Buluwayo über Wankie am Sambesi nach dem Tanganyika, eine Strecke von etwa 800 Meilen, welche „nur" 200 Millionen Mark kosten soll, hat Rhodes 1898 in London eine staatliche Zinsgarantie von 3 % nachgesucht, über deren Bedingungen man sich aber nicht einigen konnte; inzwischen hat die Chartered-Company im Jahre 1899 eine weitere Summe von 3 Mill. Pfund für Eisenbahnentwicklung aufgenommen. Vom Tanganyika-See aus soll die Bahn bekanntlich weiter durch deutsches Gebiet und schließlich über Khartum nach Kairo geführt werden.

Rhodesia. Sehen wir uns nun „Rhodesia" selbst etwas näher an. Dieses viel besprochene Land von der Größe halb Europas war seit 1837 von den kriegerischen und blutdürstigen Matabele besetzt worden, welche die vorgefundenen zahlreichen und friedlichen Maschonas grausam unterdrückten und das Land entvölkerten. War früher aus diesen Gebieten ein regelmäßiger Versandt von Gold nach Portugiesisch-Ostafrika erfolgt, so wurden während der Kämpfe viele Goldfelder verlassen und vergessen und der Matabele-König Masilikatsi verhinderte das Goldsuchen, um nicht die Gewinnsucht der Weißen auf sein Land zu lenken. Als aber durch die Berichte über Mauch's Reisen in 1864—70 der bereits im Alterthum bekannte Goldreichthum des Maschonalandes wieder in Erinnerung kam, begann in den 80er Jahren ein starker Zuzug von Goldgräbern, worauf England 1888 mit Lobengula, dem Mata-

Digitized by Google

beleherrscher, einen Vertrag abschloß, wodurch sich dieser verpflichtete, ohne Zustimmung Englands weder Land zu verkaufen, noch das Graben nach Gold zu gestatten. Anfang 1889 wurde alsdann das ganze Matabeleland, trotz Portugals Einspruch, als britische Interessensphäre erklärt und die Verwaltung und Ausnutzung des Landes der Englisch-Südafrikanischen Gesellschaft, der sogen. „Chartered-Company“ übergeben, zunächst für das Gebiet bis zum Sambesi, 1891 auch für das nördlich dieses Flußes gelegene. Die Gesellschaft nahm, den Buren zuvorkommend, sofort Besitz von Maschona- und Makalaka-Land, indem sie die 4 Forts Toli, Viktoria, Charter und Salisbury anlegte und besetzte. Der Zusammenstoß mit den Portugiesen, welche das historische Recht des Besitzes für sich in Anspruch nahmen, führte 1890 zu einem blutigen Treffen bei Massi-Kessi, aber die englische Regierung setzte im Vertrage von 1891 die Abtretung des streitigen Gebietes zu Gunsten der Gesellschaft durch. Das eigentliche Matabeleland mit der Residenz des Königs, Gubuluwayo, war vorläufig von den Unternehmungen der Gesellschaft nicht berührt worden; die erwünschte Gelegenheit, auch dieses schöne Gebiet zu erwerben, fand sich aber bald. Als die räuberischen Matabele 1893 einen ihrer gewohnten Raubzüge nach Maschonaland unternahmen und dadurch die europäischen Ansiedler gefährdeten, erklärte die Gesellschaft den Krieg und besiegte Lobengula vollständig, sodaß dieser mit den Trümmern seines Heeres nach Norden fliehen mußte, wo er Anfang 1894 starb. Die Verwaltung des gesammten Gebietes, welches von 1895 an offiziell „Rhodesia“ statt Britisch-Sambesi genannt wurde, übertrug man, unter der Oberaufsicht der englischen Regierung, der Chartered-Company. Den Einfall des Rhodesia-Administrators Dr. Jameson und seiner 500 Mann in den Transvaal und die dadurch erfolgte Entblößung des Landes an Streitkräften benutzten die Matabele Anfang 1896 zu einem durch Ausschreitungen der Weißen veranlaßten Aufstand, der einer großen Zahl europäischer Ansiedler das Leben kostete und erst im August durch persönliche Verhandlungen zwischen Cecil Rhodes und den Häuptlingen endete. Dieser Aufstand kostete der Gesellschaft, einschließlich der zu gewährenden Entschädigungen, $2^1/_4$ Millionen Pfund, während der Krieg von 1893 nur 120000 £ gekostet hatte.

Das mitten vom Sambesi durchflossene Rhodesia-Gebiet zerfällt in

Maschonaland	mit	114000	engl.	Quadratmeilen	und	236000	Eingeborenen
Matabeleland	„	60728	„	„	„	113000	„
Barotseland	„	120000	„	„	„	?	„

Die Zahl der Weißen hat sehr geschwankt, betrug 1895: 4860, fiel in 1896 auf 2700 incl. des Militärs und wurde Mitte 1898 auf 6000 geschätzt.

Das Land ist ein 3500—5000 Fuß hohes, vielfach wasserarmes Plateau, welches streckenweise, namentlich in den Flußniederungen, gutes Weideland und fruchtbaren Boden bietet, wo Mais, Weizen, Kaffernkorn und andere Feldfrüchte vorzüglich gedeihen, vermuthlich auch Thee, Kaffee und Baumwolle gepflanzt werden könnten. Aber trotzdem eignet es sich kaum zur landwirth-

schaftlichen Besiedlung durch Europäer, da es ein Land vieler Plagen ist. Fast Jahr um Jahr wird die Ernte von Heuschrecken aufgefressen; furchtbare Hagelschläge sind häufig und Pferde, Rinder und Schafe haben von einer eigenthümlichen Seuche zu leiden, welche dem Thau zugeschrieben wird und oft ganze Herden in wenigen Tagen dahin rafft. Ein gutes Jahr ersetzt allerdings bei der Fruchtbarkeit des Bodens und dem tropischen Wachsthum den Verlust einiger schlechter Jahre, aber es ist und bleibt ein Lotteriespiel, bei dem der Weiße in Folge des vielerorts ungesunden Klimas auch noch sein Leben in die Schanze schlagen muß. Rhodes hat versucht, Buren als Kolonisten heranzuziehen und damit unter Aufwendung großer Opfer etwas Erfolg gehabt, aber nach einigen Jahren haben es selbst diese an Strapazen gewöhnten und mit der afrikanischen Bodenwirthschaft vertrauten Leute satt bekommen und sind enttäuscht und verarmt nach dem Transvaal zurückgezogen. Wo der Bur nichts vermag, wird der Europäer erst recht nichts ausrichten und mit der Kolonisation scheint es also nichts zu sein, obgleich die Erlangung genügender einheimischer Arbeitskräfte angeblich keine Mühe macht.

Seine Haupterwartungen hatte man aber natürlich auf die Golderträge des Landes gesetzt. Daß Rhodesia goldreich ist, oder wenigstens war, unterliegt keinem Zweifel. Fast überall stößt man auf alte Baue — große, tiefe Löcher und oft auch verfallene Schächte, die jedoch nie tiefer als 24 bis 30 Meter gingen. In der Nähe dieser alten Fundstellen finden sich häufig verwilderte Citronenbäume, deren Einführung wahrscheinlich in die Zeit der Phönizier zurückreicht. Die Eigenthümlichkeit des goldführenden Quarzes im Maschonalande ist, daß er in kleinen schüsselförmigen Lagern vorkommt, die zu Tage liegen, oder besser gesagt lagen, da sie meist abgebaut sind. Wo der goldführende Quarz ein Flötz bildet, läuft er in geringer Tiefe spitz aus und endet in todtem Gestein. Der Abbau ist darum leicht und war vortrefflich für eine Zeit geeignet, wo man nur über unvollkommene mechanische Hülfsmittel und keine Sprengstoffe verfügte, wo die Arbeit billig war, wenn sonst die Einwohner des Landes unterworfen waren und zur Sklavenarbeit angehalten wurden, und wo der Werth des Goldes oder dessen Kaufkraft weit höher stand als heute. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen lohnt sich aber der Abbau dieser Nester und armseligen Flötze nicht. Auch das Aufstellen von Maschinen empfiehlt sich nicht, da es meist nur einige hundert Tonnen Gestein zu fördern und zu verpochen gilt und die Aufstellung größere Kosten verursachen würde, als Gold gewonnen werden kann. Der einzelne Goldgräber könnte nur auf die primitive Art arbeiten, wie es die Eingeborenen noch in Tati thun und wie es wohl vor Jahrtausenden im Maschonaland üblich war; er würde dabei aber weniger verdienen, als der gewöhnliche Tagelöhner. Auch auf einen erfolgreichen Goldbergbau scheint daher im Maschonaland nicht zu rechnen zu sein und doch hängt davon die ganze Zukunft des Landes und der Chartered-Company ab, denn wenn keine Goldindustrie entsteht, so ist das ganze Rhodesia, trotz der Eisenbahnen, eine verfehlte Spekulation. Die überaus drückende Maßregel, daß die Chartered-Co. die Hälfte des

Digitized by Google

Gründungskapitals und damit die Hälfte des Ertrags der Goldgruben für sich in Anspruch nimmt, erschwert die Bildung und Entwicklung von Minengesellschaften hier natürlich auch.

Bis jetzt hält nur das Geld der Chartered-Co. das Ganze im Gange. Im Dienste dieser Gesellschaft sind Tausende von Leuten, das zieht Geschäftsleute in die schnell emporgeschossenen Städte heran, es wird in Baugründen spekulirt, gebaut und gegründet, die Goldminengesellschaften meist nur auf bloße Vermuthungen des Vorhandenseins ergiebiger Flötze hin. Ein gewisses Leben ist also da, aber gar Vieles hat den Anstrich des Unreellen und Unsoliden. Die Inhaber kaufmännischer Geschäfte, darunter auch Deutsche haben zwar bislang theilweise Geld verdient, aber es kommt allmählich überwiegend das Gefühl der Enttäuschung zum Durchbruch, geplante große Bauten werden „verschoben", schon Begonnenes wird stehen gelassen und seit Eröffnung der Bahn reisen regelmäßig mehr Leute fort als ankommen. Buluwayo speziell leidet momentan unter einer starker Depression. Es klingt zwar sehr verlockend, daß Maurer, Tischler und Zimmerleute hier 30 Mark Lohn für den Tag bekommen, aber erstens ist es nicht leicht, überhaupt Arbeit zu finden und bei der herrschenden Theuerung und zeitweiligen Arbeitsstockung geht der Verdienst schnell auf. Zwar sind die früher erschreckend hohen Preise seit Eröffnung der Bahn gesunken, aber noch immer sind Kost und Wohnung nicht unter 400 Mark per Monat zu haben, Rindfleisch kostet $2^1/_2$ bis $3^1/_2$ Mark, Butter 5 Mark, Käse $2^1/_2$ Mark, Brot $^1/_2$ Mark per Pfund, 1 Dtzd. Eier 6 Mark, eine Dose Nestlé-Milch 2 Mark u. s. w.

Die Britisch-Südafrikanische Gesellschaft wurde auf Veranlassung und unter Leitung von Cecil Rhodes 1889 gegründet und zwar nicht nur von Mitgliedern der Geldaristokratie Englands, sondern auch von solchen des hohen englischen Adels bis zum Prinzen von Wales und seinem Schwiegersohn, den Herzog von Fife hinauf; aus diesen Beziehungen und Einflüßen erklärt sich gar Manches in der Geschichte von Herrn Rhodes und seiner Chartered-Co. Das Kapital der Gesellschaft betrug anfangs eine Million Pfund, war 1898 aber auf 5 Millionen Pfund in Actien und $1^1/_4$ Millionen in 5 % Obligationen gestiegen und ist ausgegeben für Eröffnung des Landes, Anlage von Straßen und Telegraphen und für Erwerb von Concessionen; die Unterdrückung des 1896er Aufstandes kostete, wie wir sahen, allein $2^1/_4$ Millionen £ und außerdem hat die Gesellschaft Verantwortlichkeiten durch übernommene Subsidien und Zinsgarantien für die Betschuanaland-, Beira- und Maschonaland-Eisenbahnen. Die Einnahmen der Chartered-Co. betrugen 1896/97 191 900 £, bestehend aus den Erträgen von Stempelgebühren Lizensen, Post und Telegraph, Hüttentaxe u. s. w., während sich die Ausgaben auf 372 000 £ beliefen.

Einfuhrzölle bestanden bis 1899 in Rhodesia überhaupt nicht; seitdem sind aber solche in Höhe von $7^1/_2$ bis 25 % ad. val. eingeführt und zwar sind gerade eine Reihe der nothwendigsten Lebensbedürfnisse wie Konserven 2c. trotz des Protestes der Ansiedler mit den höchsten Sätzen belegt

Digitized by Google

worden; man sieht, daß Herr Rhodes zwar stets gern bereit ist, sich der Beschwerden der angeblich wie „Heloten" behandelten Ausländer im Transvaal mit starker Parteilichkeit anzunehmen, in seinem eigenen Gebiet aber als souveräner Herrscher die Klagen der Eingewanderten ignorirt.

Um in Rhodesia Bürgerrecht zu erwerben, muß sich der Kolonist zur Einhaltung der von der Chartered-Co. erlassenen Gesetze und ferner dazu verpflichten, Kriegsdienste zu leisten, wozu auch eine stehende weiße Polizeitruppe von 1450 Mann dient. Das Land ist zu Verwaltungszwecken in 3 Provinzen und 29 Distrikte eingetheilt und seit 1898 residirt ein britischer Kommissar im Lande, um eine strengere Beaufsichtigung durchzuführen. Maschona- und Matabeleland erwählen seit 1899 je zwei Mitglieder für den Rhodesia-Rath. Die ganze Wahlverfassung in Rhodesia hat sich aber als purer Schwindel herausgestellt. Die Chartered-Company hat sich nämlich durch das vorbehaltene Recht der Ernennung einer Zahl von Abgeordneten gegenüber den von der Bevölkerung gewählten Vertretern eine solche Majorität in der gesetzgebenden Versammlung gesichert, daß sie einfach thun kann, was sie will. Davon hat sie gleich in den ersten Tagen der ersten Session in der Steuer- und Zollfrage so ausgiebigen Gebrauch gemacht, den Rhodesianern so arge Steuern auferlegt und ihnen ein so drückendes Landgesetz aufgezwungen, daß die von der Bevölkerung gewählten Abgeordneten mit den Herren Sauer, Hutchinson und Grimmer an der Spitze erklärten, nicht weiter mitmachen zu können und ausgetreten sind.

Land wird in Maschonaland zu 1/6, in Matabeleland zu 3/— per Morgen verkauft, wozu gewisse Bedingungen betr. Bewohnung und Benutzung und eine kleine Jahresrente treten. „Stands" in den Städten werden öffentlich versteigert und zahlen eine monatliche Abgabe von je 10 Schilling an die Gesellschaft und an die Stadtverwaltung. Die Company hat sich in den meisten Ortschaften die Grundrechte an einem Stand um den andern vorbehalten, um von der event. Werthsteigerung von Grund und Boden möglichst mitzuprofitiren. Ende 1897 wurden für unbebaute Stadtgrundstücke durchschnittlich bezahlt in Buluwayo 345, in Umtali 333, in Salisbury 294 und in Gwelo 236 £, während im März 1897 ein „Stand" in Buluwayo sogar mit 6000 £ bezahlt worden war; inzwischen ist eine starke Depression eingetreten.

Anfang 1898 standen auf den Registern der Chartered-Co. 156 235 „Claims" für Goldland und zwar umfaßt ein „Claim" in Rhodesia 200 × 200 Fuß Alluvialland oder 150 × 600 Fuß Riffland. Der Gesammtertrag Rhodesia's an Gold belief sich bis Ende 1897 aber nur auf 7237 Unzen.

Verwaltungssitz Rhodesia's ist Salisbury, ein sehr trockener und staubiger Ort mit nur 500 weißen Einwohnern. Die bedeutendste Stadt aber ist Buluwayo, welches heute etwa 3000 Einwohner zählt und in der Nähe zahlreicher Goldfelder, neu entdeckter Kohlenläger und inmitten ausgedehnten Weidelandes liegt. Da wo König Lobengula's Kraal stand, erhebt

Digitized by Google

sich jetzt das Cecil Rhodes gehörige Regierungshaus, von dem aus eine 2½ Kilometer lange und 130 Fuß breite Allee zu der in offener, baumloser Ebene liegenden Stadt führt. Dieselbe ist, wie alle südafrikanischen Städte, rings um einen großen Marktplatz herum angelegt und die sich rechtwinklig schneidenden breiten Straßen weisen eine Reihe ganz ansehnlicher öffentlicher und privater Gebäude auf, daneben freilich auch noch viele Wellblechhäuser.

Der langerwartete Verwaltungsbericht der Chartered-Company für die Periode März 1897/98 ist endlich kurz vor Ende 1899 erschienen und weist Einnahmen von 322 245 £, dagegen Ausgaben von 936 569 £ auf, wozu außerdem noch 302 785 £ Kosten für die Matabele- und Maschonaland-Rebellionen in Anrechnung zu bringen sind. Für 1898/99 ist die Bilanz noch nicht gemacht, man weiß aber schon, daß die Verwaltungsausgaben 783 985 £ und die Einnahmen nur 272 955 £ betrugen. Die großen Anlagen der Company haben immer und immer wieder ungeheuere Ausgaben verursacht, ohne daß bisher auch nur eine minimale Rente in Aussicht steht. Wie unter solchen Umständen die 1 £-Actien dieser Gesellschaft mit 4 £ quotirt werden können, also ein Aufgeld von 300 % bedingen, bleibt für den gewöhnlichen kaufmännischen Verstand ein Räthsel. Unter den Activen der Company figuriren Actien und Debentures Rhodesischer Minen im Nominalbetrage von 1 800 000 £, welche die Compagnie als Ablösung für ihre statutarische Betheiligung erhalten hat. Der Leser wird sich erinnern, daß die Chartered-Company sich die Hälfte des Capitals von jeder Rhodesischen Minen-Company als Abfindung vorbehalten hat. In Wirklichkeit jedoch hat sie sich dazu verstehen müssen, Compromisse zu schließen, und erst vor wenigen Tagen nahm bei der Londoner Generalversammlung einer Rhodesischen Minen-Gesellschaft deren Präsident Veranlassung, laute Klage über dieses Ausbeutungssystem der Chartered-Company zu erheben, das, wie er bemerkte, weit, weit schlimmer sei als das Schlimmste, dessen man die Transvaalregierung beschuldige. Wie lange also die Chartered-Company sich ihres Privilegs noch erfreuen wird, ist die Frage. Selbst wenn man jedoch hiervon ganz absieht, drängen sich schon über die erwähnten 1 800 000 £ arge Bedenken auf. Wer bürgt dafür, daß der Nennwerth dieser Erzeugnisse der Druckerpresse auch einen effectiven Werth darstellt? Wohl haben wir schon von einigen Rhodesischen Minen Anfänge einer Goldausbeute zu verzeichnen, aber Gott weiß, wieviel Nieten neben den paar Treffern herlaufen, wenn von eigentlichen Treffern überhaupt die Rede sein kann? Eine Formation wie die des Witwaterrand weist Rhodesia nicht auf, und viel mehr als die blinde Zuversicht des Herrn Rhodes hat man für das Vertrauen auf einen allgemeinen Goldreichthum des Landes bisher nicht. Und wenn schon! Welch' enormes Passivum steht in Form des Actiencapitals von 5 Mill. Pfd. Sterl. den Activen gegenüber! Ein großer Theil dieses Actiencapitals ist in den letzten Jahren mit einer Prämie von 150 Procent emittirt worden. Wohin ist der Mehrerlös gekommen? Versunken und verschwunden auf Nimmerwiedersehen! Und dabei schweigen wir ganz von den Debentures. Wahrlich,

Digitized by Google

es gehört eine tüchtige Portion Chauvinismus dazu, die Actie eines solchen Unternehmens mit dem Vierfachen des Nominalwerthes zu bezahlen. Eine fünfprocentige Verzinsung auf den jetzigen Cours würde einen Reingewinn von 1 Million voraussetzen. Nun, die Chauvinisten mögen denken, was sie wollen, wir für unseren Theil glauben, daß sie auf eine solche Zukunft noch lange werden zu warten haben, wenn anders sie dieselbe überhaupt erleben.

Eine große Schwierigkeit erwächst der Chartered-Company auch aus dem Verkehr mit den Eingeborenen, die sich nicht von der Uneigennützigkeit und den idealen Zwecken der Company überzeugen lassen wollen. Die Folge davon ist, daß in diesem erwähnten letzten Jahresbericht der Gesellschaft die ständige Rubrik von dem Mangel an eingeborenen Arbeitskräften einen besonders erheblichen Raum einnimmt. Um erstens dem Mangel an eingeborenen Arbeitskräften und zweitens dem aufs innigste damit verknüpften Defizit zu begegnen, ist die „Chartered-Company", der die heutige Situation anscheinend ebensowenig nützt, wie der Jameson-Einfall, auf den Gedanken gekommen, die Wohnungssteuer, deren Segnungen den dickköpfigen Eingeborenen merkwürdigerweise auch immer noch nicht einleuchten wollen, zu erhöhen; die Folge davon soll sein, daß die Eingeborenen dann gezwungen sind, zu arbeiten, um die Steuern zu bezahlen, wodurch der selbstlosen Verwaltung die so dringend nothwendigen Gelder in die öden Kassen fließen würden. Wie es in dem Bericht heißt, sind die Arbeitslöhne von 5 auf 15 bis 30 sh den Monat gestiegen und trotz dieser für die Company so betrübenden Thatsache wollen die Kaffern keine Hüttensteuern zahlen. „Die günstige Position, in der sich also die Eingebornen befinden," sagt der Bericht, „berechtigt die Verwaltung dazu, in Erwägung zu ziehen, ob die Zeit für eine Vermehrung der Hüttensteuer nicht gekommen ist." Weshalb die Administration eine Sache, die ihr nothwendig und gerecht erscheint, erst mit einer entschuldigenden Einleitung verkündet, ist nicht recht ersichtlich. Der jetzige Zustand der „Chartered-Company" ist sonach wenig erfreulich, aber wie die Administration versichert, „wird" Rhodesia, w e n n erst Alles, was man geplant hat, zur Ausführung gediehen ist, hochrentabel werden. Dasselbe ist schon seit Jahren gesagt worden und wird voraussichtlich noch viele Jahre hindurch den Aktionären gesagt werden. Vorläufig, d. h. was man in diesem Falle so vorläufig nennen kann, soll die Kap-Kairo-Bahn und die große Telegraphenlinie Alles wieder gut machen, aber bis diese beiden Unternehmungen fertiggestellt sind, wird noch viel Wasser den Nil herunterfließen und bis die Bahn sich rentirt, wird wiederum noch sehr viel länger dauern; die zunehmende Unsicherheit über den definitiven Ausfall des Transvaal-Krieges, der die großen Hoffnungen, die auf ihn gesetzt wurden, immer mehr im Stiche läßt, trägt auch nicht gerade dazu bei, die Auspizien der „Chartered-Company" glänzend zu gestalten.

Die $2^1/_2$ tägige langsame Eisenbahnfahrt von Buluwayo nach Kimberley führt durch sehr öde Gegend, ebenso wie der erste Theil der Strecke zwischen Kimberley und Kapstadt. Die nördliche, etwa 4000 Fuß hohe Karoo ist nur mit einem etwa fußhohen graugrünen Gestrüpp bestanden, nach dem Früh-

Digitized by Google

jahrsregen allerdings für einige Zeit mit einem überraschend schnell erscheinenden Blumenteppich bedeckt. An der Grenze des Hochplateaus treten wieder Mimosen auf und am Morgen des 2. Tages werden die wildromantischen schöngezackten Hex-River-Berge erreicht, die im November noch mit etwas Schnee bedeckt waren und deren Schichtengestein im Morgenlichte in rothen, gelben, grünen und grauen Farben leuchtete. Von Station Triangle bis Kapstadt passirt man wohl die malerischste Eisenbahnline Südafrikas überhaupt. Auf einer Strecke von 25 Meilen senkt sich die Bahn durch gewundene Schluchten und theilweise recht steil um 2500 Fuß zu dem Thale des klaren Hex-River, wo zwischen Busch und Baum in zunehmendem Maße Getreidefelder und Weingärten auftreten. Wir passiren den ganz in Eukalyptus eingebetteten freundlichen Ort Worcester und die fruchtbare Paarl-Ebene, welche von grotesken Granitblock-Bergketten eingefaßt und strichweise von Kiefer- und Eukalyptus-Wäldern durchzogen ist. Im Osten lassen wir die Drachenstein-Berge liegen, an deren Fuß einer der besten Kapweine wächst; weiter nach Süden treten als letzte Ausläufer die scharfen Zacken der Hottentott-Holland Berge hervor und bei Station Mulders Blei öffnet sich auch der erste Blick auf das Massiv des inselförmig aufsteigenden Tafelberges. Es folgen Sandflächen mit schmalen Kulturstreifen und einigen weidenden Kameelen, welche versuchsweise für Rhodesia und Deutsch-Südwestafrika importirt sind, wir passiren freundliche Vorstädte und fahren 36 Stunden nach der Abreise von Kimberley in den stattlichen Bahnhof der Kapstadt ein.

Kapstadt.

Die Station liegt im Centrum der Stadt und an deren Hauptverkehrsader, der Adderley Street; ihr schräg gegenüber erhebt sich das ganz leidlich gehaltene „Grand Hotel“. Angenehmer als dieses, aber eine halbe Stunde Fahrt mit der elektrischen Straßenbahn außerhalb der Stadt am Strande gelegen, ist das „Queens-Hotel“ in Seapoint, während ein mächtiger Neubau, das von den beiden Dampferkompagnien der Castle- und der Union-Linie aufgeführte Mount Nelson-Hotel, inmitten schöner Gartenanlagen, am Fuße des Tafelberges gelegen, gerade seiner Vollendung entgegenging; da für letzteres Director und 60 Angestellte aus der Schweiz verschrieben wurden, darf man wohl annehmen, daß es sich zu einem Musterhotel entwickeln wird. Vom „Grand Hotel“ kann man das kaum sagen; man findet da z. B. auf der Speisenkarte u. A. zwar auch das aristokratische „Chateaubriand“, bekommt aber als solches zwei in Essig gedünstete Rindfleischscheiben nebeneinander liegend servirt und wenn man reklamirt, erfolgt die klassische Antwort: „daß man unter „Chateaubriand“ ein doppeltes Beefsteak verstehe und ein solches sei ja servirt worden!“

Die Lage von Kapstadt wird einen Jeden entzücken, der Auge und Sinn für Naturschönheit hat, wenn man aber von der öden Karoo herunterkommt, wirkt der Gesammteindruck fast berauschend schön. Die Stadt breitet sich fächerförmig in einer flachen Mulde aus, welche einerseits von dem Sandstrand der blauen, fast geschlossen erscheinenden Tafelbai und den sich dahinter in der Ferne phantastisch aufthürmenden Zacken der Hottentott-Holland-Berge,

Digitized by Google

andrerseits von dem mächtigen Block des 3582 Fuß hohen Tafelberges eingeschlossen ist; links von letzterem tritt die 3370 Fuß hohe Teufelsspitze scharf hervor, rechts zieht sich der sanftere grüne Signalhügel hin, der zur 2180 Fuß hohen Kuppe des Löwenkopfes aufsteigt. Der Tafelberg selbst starrt direct hinter der Stadt empor, so steil, daß nur wenig Vegetation auf ihm Fuß fassen kann, in seinen Farben immer wechselnd: blau wie der Opal am Morgen, wie mattes Gold am Nachmittag, rosig wenn die Sonne dem Horizont naht, violett wenn sie unter ihm verschwindet. Besonders schön gestaltet sich das Bild, wenn starker Südostwind die weißen Wolkenmassen cascadenartig zwischen der Teufelsspitze und dem Tafelberg herabjagt und oben auf dem glatten Scheitel des letzteren kugelförmig dahinrollt, bis sie als „Tafeltuch" schleierartig herabwallen und sich allmählich auflösen, ein Wolkenspiel, daß sich wie die Brandung regelmäßig erneuert und das man, wie diese, stundenlang bewundern kann, ohne zu ermüden. Ein ebenfalls phantastisches, aber milderes Bild bietet der Berghintergrund bei Mondschein, aber zu welcher Beleuchtung auch immer, macht Kapstadts Umgebung einen entzückenden Eindruck.

Am Fuße des Tafelberges zieht sich ein dichter Gürtel stattlicher Kiefern und Eichen hin und unter diesem breitet sich, sanft zum Meere abfallend, fächerförmig die weiße freundliche Stadt aus. Die Hauptstraße ist von Alters her die Adderley-Street, welche schon unter den Holländern als „Herrengracht", damals mit Bäumen eingefaßt, die beliebteste Promenade bildete. Ihr Anfang am Strande ist allerdings bislang noch sehr unschön, da man ihn seit Jahren als Schuttabfuhrplatz benutzt, um allmählich Platz für eine Esplanade zu schaffen, von der aus ein Promenadenpier mit Pavillon in's Meere hinaus führen, während am Eingang zur Hauptstraße eine von Cecil Rhodes der Kapkolonie geschenkte Statue van Riebeeks Platz finden soll; Schlaumeier Rhodes befolgt auch hier das alte Wort, daß kleine Geschenke die Freundschaft erhalten. Jetzt befindet sich hier am Strande zwischen Schutthaufen nur der häßliche Wellblechbau des Circus Fillis; aber von hier aufwärts hat die Straße in den letzten Jahren ein sehr verändertes Aussehen bekommen und ist wirklich in eine Palaststraße umgewandelt worden. Links finden wir den stattlichen, aber für den gesteigerten Verkehr schon viel zu kleinen Bahnhof, daneben den neuen Riesenbau des Postgebäudes und den vornehmen Bau der Standard-Bank in klassischem Renaissancestil. Etwas weiter oben steht die älteste holländisch-reformirte Kirche Südafrikas, von deren ursprünglich 1699 begonnenem Bau allerdings nur noch der stumpfe Spitzthurm übrig geblieben, während die 3000 Personen fassende Halle mit ihrer weiten Spannung neueren Datums ist; die von zwei in Holz geschnitzten Löwen getragene Kanzel erhebt sich an der einen Breitseite, ihr gegenüber eine schöne Orgel, Altar oder irgendwelcher Schmuck sind aber nicht vertreten; unter der Kirchenflur sind 8 der alten holländischen Gouverneure beigesetzt. Auf der rechten Seite von Adderley-Street erhebt sich eine Reihe stattlicher und durchaus moderner Geschäftshäuser, bis 5 Etagen hoch und mit glänzenden Läden ausgestattet; die früher auch hier allgemein nur einstöckigen Häuser

Digitized by Google

sind fast ganz verschwunden, denn Grund und Boden sind hier schon so theuer geworden, daß man ihn nach Möglichkeit auszunützen versucht.

Die Adderley-Street geht an ihrem Südende in Gouvernement-Avenue über, einen Theil der vom Gouverneur Simon van der Stel (1678—99) angelegten berühmten Gärten, und wir finden hier gleich links vom Eingang in die alte Eichenallee den von Gartenanlagen umgebenen, 1886 aufgeführten Prachtbau des Kapparlaments, einen italienischen Renaissancebau in weißem Sandstein und rothen Blendziegeln. Die Sitzungen beginnen hier Nachmittags 2 Uhr mit Gebet und das Ceremoniell ist das des englischen Parlaments; Sprecher und Schriftführer erscheinen in Talar und gepuderter Perrücke. Während bis 1881 bei den Verhandlungen nur die englische Sprache zugelassen war, haben die Holländer seitdem durchgesetzt, auch ihre Sprache benutzen zu dürfen und sie machen von diesem Rechte fleißig Gebrauch. Weiterhin folgt das schon 1740 angelegte und allmählich ohne Rücksicht auf äußern Effect vergrößerte Gouverneurhaus, dessen Unscheinbarkeit aber durch die reiche Vegetation des vorliegenden schönen Gartens verdeckt wird. Ich hatte Gelegenheit, in dem einfachen Thronsaal der Einschwörung des neuen Oberkommandirenden der englischen Truppen in Südafrika — der in Abwesenheit von Sir Alfred Milner auch als stellvertretender Gouverneur fungirte — Sir William Butler beizuwohnen. Die feierliche Ceremonie fand vor dem Oberrichter Sir Henry de Villers statt im Beisein des Ministeriums, von Mitgliedern der Kammern, der Armee- und Marine-Vertreter und des Consularcorps; schon ein Jahr später aber wurde dieser verdiente und sympathische Militär von seinem Posten abberufen, weil er burenfreundliche Gesinnungen bewiesen hatte, die in das Vergewaltigungsprogramm à tout prix der Londoner Regierung natürlich nicht paßten.

Auf der rechten Seite der Avenue zieht sich der schön angelegte und gehaltene botanische Garten hin, die Lieblingspromenade der Kapstädter, an deren unteren Ende sich die in klassischem Stile erbaute öffentliche Bibliothek, während sich am oberen Ende der Neubau des naturhistorischen und ethnographischen Museums erhebt. Wir finden in letzterem unter anderen Curiositäten einen Theil des Marmorkreuzes, welches Bartholomeo Diaz 1486 in Angra-Pequena errichtete und einen der alten „Postamt"-Steine, unter welchen nach Indien fahrende Kapitäne ihre Briefe legten, welche dann von heimfahrenden Schiffen mitgenommen wurden. Am interessantesten aber sind die hier ausgestellten Funde und Photographien von den Ruinen der alten Goldstadt Simbabye. Wir können uns hier ein Bild machen von der Citadelle, einem Rundbau von 70 Meter Durchmesser, dessen 8 Meter hohe Doppelmauer mit etwa 2 Fuß Abstand aus quaderförmigen Granitblöcken ohne Mörtel hergestellt ist und dessen Außenmauer geometrische Ornamente am Fries und mit sitzenden Vögeln gekrönte und skulptirte Pfeiler aus Seifenstein zeigt; inmitten der Umwallung erhebt sich ein 10 Meter hoher Rundthurm. An Funden sind ausgestellt: Aus Seifenstein verfertigte Schalen mit rohen Menschen- und Thierfriesen, Phallos, Schmelztiegel und Formen aus Thon und Seifen-

Digitized by Google

stein, ornamentirte Thonscheiben, Eisen- und Bronce-Speerspitzen und Spaten, sowie aus Gold hergestellte Blättchen, Stifte und Drahtspiralen, vielleicht Schmucktheile. —

Die Nebenstraßen Kapstadts sind zwar auch alle breit, aber im Allgemeinen doch wesentlich bescheidener, als Adderley-Street. Man findet hier meist einstöckige oder Erdgeschoßhäuser, vielfach noch in dem alten holländischen Stile mit breiten und hohen Schiebfenstern, geschweiftem Holzwerk über den Thüren und gemauerten Stufenaufgängen davor, nach Art der „Beischläge" in dem alten Theile unseres malerischen Danzig. Eine große Anzahl Kirchen und einige in die Straßenfront eingebaute Moscheen sorgen für das geistliche Wohl der bunt gemischten Bevölkerung. Hinter der Post liegt das schöne Opernhaus, in welchem z. B. Pollard's Lilliput-Operngesellschaft mit Erfolg gastirte und an dessen Rückseite stößt der im Jahre 1699 angelegte mächtige Paradeplatz, auf welchem jeden Sonnabend Vormittag ein amüsanter Auctionsmarkt stattfindet; es werden hier Pferde, Vieh, alte Möbel, Kleider, allerhand Trödelkram und selbst leere Kisten meistbietend versteigert. Zwischen diesem Platze und dem Strande liegt das alte Kastell, dessen erste Anlage ins Jahr 1666 zurückreicht und dessen Baumaterialien vielfach aus Holland herübergebracht wurden. Der ausgedehnte altmodische Bau mit seinen Gräben, Wällen und Bastionen hat heute keinerlei Bedeutung mehr, dagegen sind dem Strande entlang eine Reihe Batterien aufgestellt und man plant weitere moderne Befestigungswerke.

Auf den breiten Bürgersteigen der Hauptstraßen wogt reges Leben, alles ist elektrisch beleuchtet, und für den Verkehr sorgen ein- und zweistöckige elektrische Straßenbahnen, zahlreiche Hansoms mit weißen und Malayen-Kutschern und ein gut organisirter Bahndienst für die Vororte. Nach Sonnenuntergang schließen alle Läden mit Ausnahme der Apotheken, Schankstuben und Cigarrenhandlungen, aber das Straßenleben ist auch abends außerordentlich rege und gemischt. In der Mitte der Woche wird meist ein halber Feiertag eingehalten und stark genossen, der Sonntag dagegen puritanisch streng gehalten; Sonntag Vormittag erscheint die Stadt überhaupt wie ausgestorben, während am Nachmittag und Abend die farbigen Männlein und Weiblein, schön aufgeputzt und ganz manierlich, ihre Parade abhalten. Summa Summarum kann man Kapstadt als eine „kleine Großstadt" bezeichnen und auch in meinem „Grand Hotel" ging es insofern ganz „großstädtisch" zu, als sogenannte „anständige" verheirathete Damen aus der Umgebung nicht selten ihre Abende hier mit anderen Männern als den ihrigen, interessanten Schauspielern und anderen beliebten und liebenden Seelen verbrachten, sich dabei meist stark betranken und dann einen Lärm aufführten, der ihren Zimmernachbarn, wie mir z. B., den Schlaf unmöglich machte. Ich reklamirte anfangs bei dem Hotelbesitzer, aber so fatal diesem selbst die Sache war, er konnte nicht viel daran ändern. „Wenn die hiesigen Hotels erzählen könnten, wie sich sogenannte „respectable ladies" in Kapstadt benehmen, so würden wenige wagen, sich hier überhaupt zu verheirathen," war die mir dabei gegebene Erklärung.

Digitized by Google

Sehen wir uns nun die Hafenanlagen der Tafelbai an, die im Nordwesten der Stadt liegen und in ihrer Entwickelung ein gutes Stück der Kulturentwicklung ganz Südafrikas überhaupt veranschaulichen. Bis um die Mitte des achtzehnten Jahrhunderts waren die hier ankernden Schiffe den fürchterlichen Nord- und Nordweststürmen gegenüber ganz ungeschützt und manch ein stolzer Ostindienfahrer liegt in dem Sande des seichten südöstlichen Theils der Bucht begraben. Erst 1743 legten die Holländer einen kurzen Wellenbrecher an, aber weitere 100 Jahre verliefen, ehe man an die Anlage eines eigentlichen Hafens ging, mit dem man 1860 begann. Derselbe besteht aus einem 4000 Fuß langen Wellenbrecher aus losem Bruchstein, der direct am Ufer gewonnen wird; einem Außenhafen und einem Binnendock, deren Anlegestellen mit Mauern aus großen Konkretblöcken eingefaßt sind; einem Trockendock und einem Patentslip.

Hier finden die Schiffe nun vollständigen Schutz und nur bei starkem Südost bleiben die Dampfer auf der Außenrhede vor dem Wellenbrecher liegen, da die schmale Einfahrt dann nicht sicher genug ist. Die Anlagen haben bislang 2¼ Millionen Pfund verschlungen und sollen 3 Millionen kosten, bis sie dem jetzigen Plane entsprechend vollendet sein werden. Im Jahre 1897 kamen 922 Schiffe mit 2½ Millionen Tonnengehalt in die hiesigen Docks und z. B. lagen 4 Dampfer und 20 Segelschiffe mit Holz, Kohle, Mais und Kaffee im Hafen. Von deutschen Dampfern verkehren hier bislang nur alle 3 Wochen ein Dampfer der Deutsch-Australischen und alle 4 Wochen ein solcher der Wörmann-Linie; vom Jahre 1900 ab dürfte auch die Deutsche Ostafrika-Linie ihren Dienst nach hier ausdehnen. Der hiesige Export besteht meist aus Wolle, Häuten und Federn und geht nach England, dem Kontinent und Amerika, der Import, über dessen Charakter ich schon früher berichtet habe, stammt etwa zur Hälfte aus England und je zu einem Viertel aus Deutschland und Amerika. Zwar giebt es in Kapstadt auch eine „Börse", aber diese kleine Bude zwischen Post und Eisenbahnstation dient nur zum Anschlagen von Nachrichten, dagegen findet vor dem Fountain-Hotel täglich eine Straßenbörse zwischen Fondsmaklern und Bookmakers statt, wobei vielfach in reinem Judendeutsch verhandelt wird.

Eine wundervolle und gut orientirende Tagespartie um den ganzen Tafelberg herum bietet die wöchentlich dreimal fahrende Touristen-Coach. Dieselbe verläßt die Hotels in der Stadt morgens 10 Uhr und fährt zunächst an den Strand hinunter, dem sie für die ersten Stunden folgt. Wir passiren die Hafenanlagen, die Sträflingsstation mit etwa 1000 Insassen, die zum großen Theil aus Kimberley stammen und bei den Hafen- und Wegebauten beschäftigt werden; das von Thürmen gekrönte stattliche Hospital; den großen zu Sports aller Art benutzten Rasenplatz des „Common" und das freundliche Villenviertel bis Seapoint. Hier fängt die theilweise aus dem Felsen herausgeschnittene, um den Löwenkopf herumführende „Victoriastraße" zu steigen an, bleibt aber immer nahe dem Meere, dessen Farbe je nach Tiefe, Beleuchtung und Bodenart zwischen smaragd, türkis und ultramarin wechselt. Bergabhang

Digitized by Google

und Strand sind mit Granitblöcken übersät und die Scenerie wird immer großartiger, wenn man sich der wildgezackten Bergkette der „12 Apostel“ nähert. Die Vegetation besteht meist nur aus niedrigem Gebüsch, aus dem hin und wieder Opuntien und pinienförmige Kiefern hervortreten, und das Ganze erinnert stark an die durch ihre landschaftliche Schönheit weltberühmte Straße zwischen Amalfi und Vietri. In der prächtigen Houts-Bucht wird Mittagsstation gemacht und von hier aus verläßt die Straße das Meer, um zunächst durch Sanddünen emporzusteigen, die an den Fuß der starren Felsformen angeweht sind und sich dann über den einen Ausblick auf zwei Meere bietenden Nek landein zu wenden, wo die Vegetation bald zunimmt. Wir fahren vielfach durch schattige Eichen- und Kiefer-Alleen, treffen strichweise den schönen, der Kaphalbinsel eigenthümlichen Silberbaum (Leucadendron argenteum), dessen lanzettförmige, manschettenartig am Astende stehende Blätter auf der Unterseite weiß behaart sind, passiren die Weinfelder des berühmten Constantia, das freundliche Städtchen Wynberg und erreichen dann durch Newlands-Avenue und einen prächtigen Eichenwald am Fuße der Teufelsspitze die Reihe freundlicher Villen-Vororte, welche in Eichen und Kiefern eingebettet östlich von Kapstadt liegen und eine Reihe sehr stattlicher Landsitze aufweisen. Bei Sonnenuntergang sind wir wieder in Kapstadt zurück, nach einer 33 Meilen langen Fahrt, die an Mannigfaltigkeit und Schönheit zu den hervorragendsten gehört, die ich auf meinen weiten Streifzügen in den 5 Welttheilen unternommen habe.

Einen Theil dieser Schönheiten bietet auch der wiederholt von mir gemachte zweistündige Spaziergang von Kapstadt nach Kloofstreet zwischen Tafelberg und Löwenkopf hinauf und um letzteren herum zu Camps Bai und Sea Point. Die Besteigung des Tafelberges selbst ist ziemlich beschwerlich, infolge seiner steilen Abstürze bei Nebel auch gefährlich und man muß der Kletterei gewöhnlich je ein Paar Stiefel und Beinkleider zum Opfer bringen.

Die beliebtesten Vorstädte Kapstadts liegen nach Osten zu und sind durch elektrische Tram und Eisenbahn gut verbunden; erstere hat zwischen der Stadt und Wynberg allerdings nicht weniger als 100 Haltestellen und verkehrt dementsprechend langsam. Wenn wir den Paradeplatz verlassen, treffen wir zunächst auf dichtgedrängte kleine Cottages mit Miniaturvorgärten, wir passiren die neuen Kirchhöfe und die Sternwarte und altholländische weißgetünchte Farmhäuser mit Grasdach und Stoep, hinter denen sich die gelbgetünchten, früher von den Sklaven bewohnten Gebäude hinziehen. Wir finden hier auch einige der Anlagen der Heilsarmee, welche eine Reihe gesunkener Elemente auf Farmen und in Wäschereien beschäftigt und durch ihr Wirken viel Gutes geschaffen hat. Allmählich mehren sich die großen Gartenbesitzungen und bei den Villenort Rondebosch findet sich auch Cecil Rhodes Parksitz „Groote Schuur“, ein einstöckiges weißgetünchtes holländisches Haus mit rothem Ziegeldach, drei abgerundeten Giebeln, spiralförmig gerieften Schornsteinen und einem Relief mit „Riebeeks Landung in der Tafelbai“ über der Hausthür; vor und hinter dem Hause dehnt sich die holländische „Stoep“

Digitized by Google

und ringsum ziehen sich freundliche Gartenanlagen, weiterhin ein großer Park, der bis zur Teufelsspitze hinaufreicht, um deren malerische Steilwände herum Rhodes jetzt einen Fahrweg anlegen läßt. Das Innere von Rhodes' Haus ist junggesellenmäßig nüchtern und ohne alle Geschmacksprätensionen eingerichtet; links von der großen Diele liegen Schreib- und Bibliothek-Zimmer, rechts zwei Salons ohne Bilder oder anderen Schmuck, in einem Anbau Eß- und Billardzimmer; die Schlafzimmer im niedrigen Oberstock. Die Wände sind bis über die halbe Höhe mit Holz getäfelt. Daß Damenreize Rhodes, den eingefleischten Junggesellen, absolut kalt lassen, wird ihm von den Schönen Südafrikas natürlich sehr verübelt, dagegen giebt er sich voll und ganz den Freuden der Whisky-Flasche — wie man sagt, im Plural — hin.

Cecil Rhodes wurde 1853 in England als Sohn eines Geistlichen geboren. Er wanderte jung nach der Kapkolonie aus, verdiente sich mühsam einiges Geld, zunächst auf einer Farm, dann als Diamantgräber, und da dieser eigenartige Mann von früh an in dem Gelde nur die Mittel zur Macht sah, so war er klug genug, mit dem Erworbenen nach England zurückzukehren und dort an der Universität Oxford einige Jahre zu studiren. Daneben verlor er aber das Getriebe der City nicht aus den Augen und eignete sich den großartigen Geschäftsstil an, von dem er bei seiner Rückkehr nach Südafrika eine glänzende Probe durch die allmähliche Vereinigung der Diamantengruben in Kimberley ablegte. Diese Operation brachte Rhodes ein großes Vermögen ein und er war von Stunde an der Held des Tages; er wurde 1881 zum ersten Male in das Kapparlament gewählt, organisirte die Chartered-Company und schwang sich 1890 zum Premierminister der Kapkolonie auf. In dieser Eigenschaft hat er zunächst außerordentlich zur Beschwichtigung der Buren beigetragen in dem Gedanken der Vereinigung aller südafrikanischen Staaten auf föderativer Grundlage. Mit außerordentlichem Geschick hat er dabei zwischen dem Mißtrauen der Buren und dem Mißtrauen der Londoner Regierung zu kreuzen verstanden. Den Buren stellte er als das Ziel seines staatsmännischen Ehrgeizes stets eine Staatenbildung nach dem Muster von Nordamerika hin, die weder britisch, noch holländisch sein sollte, wohlweislich verschwieg er ihnen aber, daß mit der englischen Staatssprache das große Gemeinwesen wohl oder übel doch einen englischen Character würde annehmen müssen, und seinen guten Freunden von der Imperial Federation League gegenüber ließ er durchblicken, daß, wenn nur erst einmal sein Ziel: „Afrika englisch vom Tafelberg bis zum Nil" erreicht sei, alles Andere sich schon von selbst finden würde. Das Vertrauen der Buren und Afrikander hat Rhodes freilich seit dem Jameson-Ritt für immer verloren. Es ist kein Geheimniß mehr, daß dieser Einfall, Hand in Hand mit der geplanten Revolte in Johannesburg, direct von Cecil Rhodes inspirirt war. Der Zusammenbruch der unsinnigen Minenspeculationen im Jahre 1895 hatte die von Rhodes geleiteten großen Unternehmungen der Chartered-Co. und der Goldfields of South-Africa schwer geschädigt, der glücklich durchgeführte

Digitized by Google

Sturz der Burenregierung sollte eine Ausgleichung herbeiführen und die britische Regierung, deren Mitwissenschaft bei den späteren Untersuchungen nicht ganz verhüllt werden konnte, ließ Rhodes gewähren, um so auf kürzestem Wege ihr Ziel, die Herrschaft über ganz Südafrika zu erreichen. Als die Sache mißlang, leugnete Rhodes jeden Antheil, verantwortete sich in England bei der dortigen Regierung und durfte unbehelligt nach Südafrika zurückkehren. Da aber inzwischen von der Südafrikanischen Republik seine Schuld nachgewiesen wurde, nahm er Mitte 1896 seine Entlassung als Premierminister und — bis Mitte 1898 — auch als Vorstandsmitglied der Chartered-Company. Der Transvaalfrage ist er seitdem äußerlich fern geblieben, umso eifriger aber hat er sich, um seiner Herrschsucht zu genügen, auf die Ausdehnung der englischen Interessensphäre nach Norden hin verlegt und für die Durchführung seiner Kap-Kairo-Bahn durch deutsches Gebiet im März 1899 auch persönlich unsern Kaiser zu interessiren gesucht. Als die betreffende Audienz in Berlin zu Ende ging, bemerkte Se. Majestät, auf den die eigenartige Persönlichkeit von Rhodes nicht ohne Eindruck geblieben war, in liebenswürdiger Weise: „Es habe ihn interessirt, seine persönliche Bekanntschaft gemacht zu haben, und wenn Rhodes ein Deutscher wäre, würde er ihn zu seinem Kolonialminister wählen", worauf Herr Rhodes für die Ehre des Empfangs dankte und hinzufügte: „wenn Majestät ein Engländer wäre, so würde ihn Rhodes zum General-Manager seiner südafrikanischen Unternehmungen ernennen." Das ist eine kleine, aber characteristische Probe Rhodes'scher Unverfrorenheit!

Die äußere Erscheinung dieses skrupellosen, aber außerordentlichen Menschen, den man nicht mit Unrecht den „Napoleon Südafrikas" genannt hat, ist eine imponirende: Der Wuchs hoch und stattlich, der ausdrucksvolle Kopf einigermaßen an Goethe erinnernd, das rosige Gesicht glatt rasirt, die Augen hell und scharf, das wellige Haar vorzeitig ganz ergraut, so steht er in nonchalanter Haltung etwas schauspielermäßig im Parlament und gefällt sich darin, mit dünner hoher Stimme und unschönen nervösen Hand- und Armbewegungen Monologe zu halten, deren brutale Ausdrücke zuweilen alle parlamentarischen Schranken durchbrechen; so habe ich ihn wiederholt eine seiner Lieblingsbemerkungen — den Ausfluß seiner Menschenverachtung — machen hören, „daß die Atmosphäre des Kapparlamentes derjenigen eines menschlichen Schweinestalls gleiche". Mit diesem geschmackvollen Vergleich leitete er eine Bezichtigung der Kapregierung auf Bestechlichkeit ein.

Gerade er hätte mit einem solchen Vorwurf recht vorsichtig sein sollen, denn durch die 1896 angestellten Untersuchungen ist nachgewiesen worden, daß durch Rhodes in der Kapkolonie und namentlich in England ein Bestechungssystem eingeführt ist, wie man es noch nie gesehen. Zur Zeit des famosen parlamentarischen Untersuchungs-Ausschusses über die Chartered-Company schrieb die in Pretoria erscheinende „Volksstem": „Nach und nach beginnt die Ueberzeugung Raum zu gewinnen, daß der Prinz von Wales Kenntniß von dem Rhodes-Komplot gegen Transvaal gehabt hat und daß das ein Hauptgrund gewesen ist, warum das britische Parlament und die Regierung die

Untersuchung gegen die Charter-Gesellschaft mit dem Mantel der „nationalen Politik“ bedeckt haben. Das Bündel geheimer Telegramme, von denen weder Chamberlain noch Advokat Hawsklеy Kopievorlagen wollten, ist noch viel kompromittirender, als man bisher annahm. Wer die Rhodes'sche Art zu „squaren“ kennt, der weiß, daß das was durch seine Agenten in der Kolonie im Kleinen geschehen, in England im Großen gethan worden ist. Unmittelbar nach dem Mißlingen des großen Komplotts haben sich in England hie und da bescheidene Stimmen hören lassen, welche eine ungeheure politische Demoralisation in London vermuthen ließen, ein System von Verkäuflichkeit im Großen, wie es noch nie vorgekommen ist. Scharfsichtige Leute in Südafrika deuteten darauf hin, daß die Verschwörer der Chartered-Company sehr glücklich auf die Habsucht der heutigen britischen Politiker gerechnet haben. Daß Sir Henry Loch, seitdem er sich auf Seite der Rhodes-Partei gestellt hat, nicht ärmer geworden ist, weiß jedes Kind in Südafrika, und daß auf andere einflußreiche Reichsbeamte ein sanfter Goldregen niedergegangen ist, ist auch außerhalb der Kapstädtischen Clubs bekannt. Auf diese Herren zeigt man am Fuße des Tafelbergs, wie in London, mit Fingern, als auf Leute, die ihres Landes Ehre arg verletzen. So die „Volksstem“. Einen ähnlichen Artikel, nur in viel drastischeren Ausdrücken, enthielt die „New York Sun“ unter dem Titel „Prinz und Charter“ um dieselbe Zeit 1897. Darin wurde auf die Gewissenlosigkeit von Cecil Rhodes hingewiesen, der gesagt hat: Jeder habe seinen Preis! Er konnte es auch vor allen wissen, da er einen beträchtlichen Theil der englischen Aristokratie und fast die gesammte britische Presse auf diese Weise zu seinen Anhängern gemacht hat.

Setzen wir nun nach unserer Einkehr bei Herrn Rhodes unsere Fahrt durch die schönen Vorstädte fort und besuchen das hinter dem Villen- und Parkort Wynberg prächtig gelegene Constantia, mit der Regierungsweinfarm „Groot Constantia“, welche von dem Gouverneur Adrian van der Stel angelegt und nach seiner Gattin benannt wurde. Zur Besichtigung ist eine im Agrikulturministerum leicht zu erhaltende Spezialerlaubniß nöthig. Die zur Farm gehörigen Weinberge umfassen 350 Acres mit etwa 140 000 Weinstöcken, welche im Jahre etwa 120 Leaguers ergeben. Außerdem hat man große Obstanpflanzungen und Pflanzgärten mit 50 000 amerikanischen Reben angelegt, welche widerstandsfähig gegen die, seit 1886 auch in Südafrika aufgetretenen Phylloxera sind. Anfangs kaufte die Kapregierung, um die Ausbreitung der Seuche zu verhindern, alle von derselben betroffenen Weinberge auf, um die Reben zu vernichten und gab dafür bis zu 70 000 £ im Jahre aus. Aber dieses System mußte als zu theuer aufgegeben werden und die einzelnen Weinbauer haben ihren Schaden nun selbst zu tragen. Die aufgegebenen Weingärten hat man vielfach zur Anlage von Obstplantagen benutzt, Rhodes allein hat einige 30 kleiner Farmen billig zu diesem Zwecke aufgekauft und Fruchtexport nach Europa organisirt. Zur Hebung der Weinkultur selbst hatte die Regierung Baron von Babo, den Sohn der österreichischen Wein-Autorität herauskommen lassen, dieser lehrte in der Regierungsfarm von

Constantia für 5 Jahre und suchte besonders auf Erzeugung leichter Weine an Stelle der hier fast ausschließlich produzirten schweren Weine hinzuwirken; auch zwei deutsche Kellermeister waren damals hier, aber von Babo bekam das Schulehalten satt und baut jetzt in Stellenbosch seinen eigenen Wein. Sonderbarer Weise läßt gerade die Reinlichkeit bei der Bereitung des Kapweins sehr viel zu wünschen übrig, bei der Gährung wird nicht auf richtige Temperatur geachtet, Keller sind nirgends vorhanden, dafür werden schmutzige Scheunen benutzt und die alten holländischen Farmer sind stockkonservativ, neuen Ideen nicht zugänglich und kleinlich eifersüchtig auf die intelligenteren modernen Elemente. So waren denn auch z. B. nur zwei Eleven auf dieser Musterfarm und zwar zum Studium von Obst- und nicht von Weinkultur. Unter dem schönen alten Farmhaus in Groot Constantia sah ich mir die jetzt als Flaschenlager benutzten früheren Sklavenverschläge an, und dann bekam ich im Probirstübchen eine ganze Reihe prächtiger Tropfen vorgesetzt, unter denen besonders ein weißer Sauvignon meine wärmsten Sympathien gewann. Der Constantia-Boden ist für Weinzucht privilegirt gut und die hochfeinen Sorten gedeihen überhaupt nur in dieser Lage. Unweit der Farm liegt die derselben Verwaltung unterstellte Baumschule von Tokai, welche für Anforstung und andere Zwecke einheimische und fremde Baumarten in großem Maßstabe zieht und verkauft.

Ich benutzte meinen Besuch in Constantia, um auch die daselbst gelegene Pflanzung Sillery unseres Landsmanns A. Albrecht zu besuchen, welcher dieselbe seit 1877 besitzt und auf seinen 300 Acres außer Feld- und Weidewirthschaft auch Weinbau betreibt, und zwar erzielt er von seinen 160 000 Rebstöcken im Jahre 160 Leaguer Wein und 4 bis 5 Leaguer Brandy. Der Preis für ersteren schwankt zwischen 7 und 18 £ und Absatz und Preisbestimmung liegen ganz in den Händen von 5 bis 6 Händlern in Kapstadt. Ein guter Rießling giebt en gros z. B. nur 25 Pfennige die Flasche und diese Preise sind so ungenügend, daß die meisten Pflanzer überhaupt keinen Werth auf Qualität mehr legen; in der Kolonie selbst wird der Wein nicht nach Gebühr beachtet, und der Export ist auf eine Bagatelle zurückgegangen. Immerhin ist der Acre Land hier noch ca. 100 £ werth. Leider war gerade wenige Stunden vor meinem Besuch in Sillery das Vorhandensein der Phylloxera und damit ihr erstes Auftreten im Constantia-Bezirk überhaupt constatirt worden. Als Arbeiter werden auf Sillery wie Groot Constantia Sträflinge verwandt, denn der farbige „Cape Boy“, ein Mischling zwischen Hottentotten oder Kaffern und Weißen, ist so faul und trunksüchtig, daß er für regelmäßige Arbeit ganz unverwendbar ist. Für das Pflücken der Früchte in den Obstplantagen hat man die Einführung von Italienern in Aussicht genommen, da man Inder hier möglichst fernhalten will.

Die Bahn benutzend, kann man von Wynberg aus nach der „falschen Bai“ weiterfahren, deren scharfer Einschnitt die Kaphalbinsel im Osten abschließt. Wir passiren zunächst das wegen seines flachen Sandstrandes beliebte Seebad Muizenberg, sodann das malerisch gelegene Kalkbay mit zahl-

reichen Sommerwohnungen der Kapstädter und laufen schließlich in den Endpunkt Simons Town ein, der Marinestation des Kapgeschwaders, welche demnächst auch befestigt und mit einem Trockendock ausgestattet werden soll; z. B. lagen 4 Kreuzer und 2 Kanonenböte hier. Von Simons Town kann man in etwa 3 Stunden per Wagen nach der Südspitze der Kaphalbinsel fahren, wo die von einem Leuchtthurm gekrönte Klippe des „Kap der guten Hoffnung" steil ins Meer fällt.

An der Ostseite der weiten Bucht erheben sich die zackigen Hottentott-Holland-Berge, an deren Ausläufern malerisch in fruchtbarer Ebene das stille Stellenbosch liegt, eine rein holländische Idylle mit alten Eichenalleen und fließendem Wasser in allen Straßen, altholländischen freundlichen Häusern mit „Stoeps" und theilweise noch mit Strohdach gedeckt, wie z. B. das alte Kirchlein. Hier kann man sich ruhig noch in das 18. Jahrhundert zurückversetzt glauben.

Mit Bewilligung des Kolonialamts kann man von Kapstadt aus auch einen Ausflug nach der am Eingang der Tafelbai liegenden, niedrigen Robben-Insel machen, welche für Leprakranke und für Kaninchen reservirt ist; von ersteren waren z. B. 819 hier untergebracht, letztere sind in Südafrika überhaupt auf dieses Eiland beschränkt, da ihre Einfuhr auf das Festland verboten ist.

Was die Einwohnerzahl von Kapstadt anbetrifft, so ist sie bei der letzten Zählung von 1891 mit 51000 angegeben, worunter 25000 Weiße und 8000 Malayen vertreten waren; inzwischen aber ist die Stadt wesentlich angewachsen. Die Malayen wurden zuerst im vorigen Jahrhundert aus Holländisch-Indien als Sklaven eingeführt, haben sich allmählich stark vermischt und sind heute in allen Farbenabstufungen vertreten. Die Männer arbeiten meist als Kutscher und Maurer und tragen sich ganz europäisch mit Ausnahme des rothen Fezes, auf den zuweilen noch der spitze malayische Spanhut gesetzt wird. Die Malayen-Frauen sind vielfach Wäscherinnen, kleiden sich auch nach europäischem Schnitt in hellfarbige einfache Baumwollkleider mit bauschigen Röcken und tragen grellfarbige, schillernde Seidentücher um den Kopf wie die Sizilianerinnen. Das Malayische haben die hiesigen Malayen längst verlernt, sie sprechen kapholländisch und sind große Freunde von Feiertagen; Montag wird regelmäßig blau gemacht und auf das edle Fußballspiel verwandt. Die Inder sind hier nur als Frucht-, Gemüse- und kleine Zwischenhändler thätig, Chinesen habe ich in Kapstadt überhaupt nicht gesehen. Auch Hottentotten sind in der Stadt selten, da sie meist als Viehhüter dienen, dagegen findet man Kaffern und allerlei Cape-Boys, und denselben ist hier keinerlei Beschränkung auferlegt. In Johannesburg ist den Kaffern bei Strafe verboten, öffentliche Fuhrwerke zu benutzen, in Natal werden sie abends aus den Städten verwiesen, in East-London sind sie von den Trottoirs ausgeschlossen und dürfen keine Knopfstöcke tragen — die „Großstadt" Kapstadt aber läßt ihnen dieselben Freiheiten, wie ihren weißen

Digitized by Google

Brüdern und kann das auch unbedenklich thun, denn ihre Zahl hier ist eine beschränkte und sie geben keinen Anstoß.

Was unsere Landsleute anbetrifft, so leben in Kapstadt etwa 4000 Deutsche und zwar sind dieselben als Handarbeiter, Handwerker und Krämer thätig, auch eine Reihe stattlicher Magazine sind in deutschen Händen, Aerzte und Lehrer vertreten deutsche Wissenschaft, der deutsche Großkaufmann aber ist in Kapstadt nur sehr schwach vertreten; die meisten unserer hiesigen Landsleute sind wenig bemittelt, aber gerade die ärmsten sind die opferwilligsten, wie mir der seit 15 Jahren hier lebende ausgezeichnete Pastor der lutherisch-evangelischen Gemeinde, Herr Georg Wilhelm Wagener versicherte. Diese Gemeinde hat ihr eigenes stattliches Gotteshaus, ein daneben gelegenes Pfarrhaus und unterhält eine vorzüglich eingerichtete deutsche Schule, in welcher z. Z. 350 Kinder in 7 Klassen von 12 Lehrern unterrichtet werden; die Schule ist religionslos und der Religionsunterricht nur fakultativ. Das Schulgeld beträgt je nach Klasse 2/6 bis 7/— pro Monat und wird Unbemittelten gegenüber ermäßigt oder ganz erlassen. Die verdienstliche Anstalt hat einen jährlichen Ausgabe-Etat von 1200 £, wozu die Kapregierung 300 £, die deutsche Reichsregierung 100 £ beiträgt. Die Unterrichtssprache ist Deutsch und Englisch. Die 350 Schüler repräsentiren allerdings nur ungefähr die Hälfte der hiesigen deutschen schulpflichtigen Kinder; ein Theil des Restes wird in den billigeren katholischen Schulen irischer Ordensbrüder — denen sich auch viele Kärnthner angeschlossen haben — unterrichtet und ein großer Theil lernt überhaupt nichts, da Schulzwang nicht existirt. Mit 7 oder 8 Jahren fahren die deutschen Jungen schon Fleischer- und Bäckerkarren und mit 9 oder 10 Jahren treten sie als Depeschenausträger beim Postamt ein, welches sonderbarerweise die Kenntniß von Lesen und Schreiben nicht verlangt. Hinter der Kirche soll jetzt ein deutsches Gemeindehaus aufgeführt werden, welches als Seemannsheim, zur Unterkunft für mittellose Einwanderer, zu Vorträgen, zum Confirmationsunterricht und als Versammlungsort des Jünglingvereins dienen soll. Letzterer legt sein Hauptgewicht auf gesellige Unterhaltung und bietet namentlich jungen deutschen Arbeitern und Handwerkern einen Vereinigungspunkt. Leider sind nicht alle südafrikanischen Seelsorger deutscher Abstammung so warm fühlende und das Deutschthum pflegende Patrioten wie Pastor Wagener, die Herrnhuter, Barmer und Berliner Missionare stehen vielmehr der Erhaltung des Deutschthums meist gleichgültig gegenüber und ihre eigenen Kinder sprechen vielfach nur Englisch. Obgleich die hiesigen Deutschen gewöhnlich nicht naturalisirt sind und eigentlich gar keine Staatsangehörigkeit besitzen, werden sie doch in den Wählerlisten mit geführt; durch die Herren Oberst F. Schermbrucker und C. Sonnenberg ist das Deutschthum auch im Parlament vertreten, wozu noch Herr Wiener, ein Deutsch-Oesterreicher tritt. Die beiden hervorragendsten Vertreter des Afrikander-Bundes, Herr J. H. Hofmeyr und der jetzige Premierminister Schreiner sind ebenfalls deutscher Abstammung.

Ein erfreuliches äußeres Zeichen deutschen Zusammenlebens in Kapstadt bildet das in einem Garten gelegene „Deutsche Haus", in dessen freund-

Digitized by Google

lichen Räumen sich unter einem Dache die acht größeren deutschen Vereine ein gemeinsames Heim geschaffen haben. Die leitenden Kreise der Kolonie sind in der „Germania“ vereinigt, welche 3 Zimmer im linken Flügel des Vereinshauses inne hat; diese Gesellschaft zählt ungefähr 80 Mitglieder, die einen Monatsbeitrag von 5/— entrichten. Daneben finden wir eine Liedertafel, Turn- und Kegelclubs, eine Krankenkasse, die „Amicitia“ und einen Fritz Reuter-Verein. Die hiesige Freimaurerloge „Zur Eintracht“ besteht nur aus Deutschen und arbeitet deutsch.

Auffallender Weise hat sich trotz der großen Zahl von Deutschen eine deutsche Zeitung hier nicht halten können, was theilweise wohl auch an mangelhafter Leitung des jetzt nach Johannesburg übergesiedelten Organs lag; aber Pastor Wagener ruht auch in dieser Richtung nicht und plant wenigstens die Herausgabe eines wöchentlich erscheinenden Gemeindeblattes.

Nicht nur in der Stadt selbst, sondern auch in ihrer Nähe finden wir zahlreiche deutsche Ansiedler und zwar besonders in den Sandebenen zwischen der Tafel- und der falschen Bai, auf den sogenannten „Vlakten“, vereinzelte Vorposten aber selbst bis nach Beaufort West hinauf. Diese außenliegenden deutschen Bauerngemeinden sind mit Kapstadt eingepfarrt, haben aber auch ihre Kirchen und deutschen Schulen, an denen Pastor Wagener mit 2 Hülfsgeistlichen thätig ist. Die hier angesiedelten Deutschen, aus Hannover, Pommern, Brandenburg, Sachsen und Westphalen stammend, kamen meist in den Jahren 1875—77 auf Veranlassung der Kapregierung auf Godeffroy'schen Schiffen heraus, bekamen Land auf den öden Sandflächen gegen billige Quitrente — welche heute überall abgelöst ist — waren anfangs aber zu arm, um sich sofort dem Landbau widmen zu können, sondern verdingten sich zunächst. Allmählich bauten sie dann Kartoffeln und Gemüse an, trieben Hühnerzucht und trugen ihre Produkte auf der Kippe zur Stadt, auf dem Rückweg Dung für die Felder mitbringend. An Stelle der früher nur mit Zuckerbusch bestandenen öden Sandflächen sieht man nun heute blühende Ansiedelungen, und soweit sich die Kolonisten nicht dem Trunke ergeben haben, sind sie heute sämmtlich in guten Verhältnissen; die meisten fingen mit 20 Acres an, heute besitzen sie theilweise bis zu 1000 Acres und mehr, ein Viehbestand von 30 bis 40 Rindern ist sehr häufig und dieser Wohlstand ist erzielt worden trotz der auch hier auftretenden zahlreichen südafrikanischen Landplagen, von denen wir Trockenheit, Heuschreckenfraß, Rinderpest, Lungenseuche, Schafräude und Phylloxera schon genannt haben und zu denen hier noch häufiger Rost an Kartoffeln und Weizen tritt. So sah ein deutscher Farmer nahe Kapstadt vor Kurzem seine auf 2000 Sack Weizen geschätzte Ernte durch den Rost auf 100 Sack reduzirt. Das Land hier wird an besonders guten Stellen mit 50 bis 80 £ per Acre bezahlt und bis zur Karoo hinauf ist alles in festen Händen. Leute, die mit Nichts herauskamen, besitzen heute, nur durch den Ertrag ihrer Landwirthschaft, nicht in Folge von glücklichen Spekulationen, Vermögen von 5000 £ und mehr, und das glänzende Beispiel, welches sie gegeben haben und ihre Bravheit werden in der ganzen Kolonie anerkannt

Digitized by Google

und geachtet. Die Sprache unserer Landsleute ist bislang deutsch (hoch, platt und afrikanderisch) geblieben, bei dem jungen Nachwuchs aber gewinnt allerdings das Englische mehr und mehr die Oberhand. Während die Hannoveraner, Sachsen, Westphalen und ein Theil der Brandenburger ihre Anhänglichkeit an Deutschland bewahrt haben, sind die Pommern meist national gleichgültig.

Im Jahre 1896 war im Kapparlament von der deutschfeindlichen Jingopartei ein Antrag auf Einschränkung der Einwanderung eingebracht worden, dessen versteckte Spitze gegen die deutsche Einwanderung gerichtet war; der Antrag wurde abgelehnt und die bei dieser Gelegenheit gegebene Erklärung des Premierministers Sir Gordon Sprigg macht ihm wie unseren Landsleuten Ehre. Er sagte: „Die Kolonie ist, wenn man Zahlen sprechen läßt, das Land der Schwarzen. 400 000 Weißen stehen $1\frac{1}{2}$ Millionen Neger gegenüber. Ohne Einwanderung würden die Schwarzen weit schneller zunehmen, als die Weißen. Wir wollen aber die Kolonie zu einem Lande der weißen Rasse machen. Der Antrag ist gegen Zulassung von abgestraften Verbrechern und von Mittellosen gerichtet. Ich will nicht für die Verbrecher sprechen, obgleich ein fremdes Land ihnen die beste Möglichkeit bietet, ein neues ehrliches Leben zu beginnen. Ich bin aber entschieden gegen jede Beschränkung der Zulassung von Armen. Gerade sie waren und sind die besten Leute, deren sich die Kolonie rühmen kann! Man braucht nur nach den deutschen Ansiedelungen in Cape Flats, King Williams-Town und East-London zu blicken, um zu sehen, was diese armen Männer in 25 Jahren geschaffen, wie sie Wüsteneien zu Gärten umgewandelt haben. Sie landeten hier ohne Heller, bettelarm, und sie haben das Land vorwärts gebracht. Ich will mich nicht zum Anwalt der Deutschen machen, nicht zu ihren Gunsten sprechen, aber aus ihren Reihen stammen unsere besten Kolonisten und loyalsten Bürger. Sollen wir solche Leute ausschließen, weil sie arm sind? Ich bin auch fast mittellos hier angekommen und ich werde nie einem Antrag meine Unterstützung geben, der eine solche Beschränkung zum Zweck hat."

Diese deutschfreundliche Gesinnung ist gerade in den maßgebenden Kreisen viel verbreitet, in weiteren Schichten freilich ist auch ein gut Theil Deutschenhaß vertreten. Darin leisten auch besonders die beiden in Rhodes Sold stehenden, meist Klatsch und Quatsch enthaltenden Blätter „Cape Times" und „Argos" Erkleckliches, die überhaupt alles Nichtenglische hämisch begeifern und sich natürlich mit Vorliebe und echt englischem Pharisäerthum in Tiraden gegen den „Krügerismus" in Transvaal ergehen. Wird diese systematische Preßcampagne falscher oder übertriebener Nachrichten über Transvaal dank Herrn Rhodes Bemühungen ja nicht nur in Südafrika, sondern auch in England, ja ganz Europa betrieben. Zur Zeit heuchelte man in der Kappresse große Aufregung darüber, daß man in Johannesburg einige Cape-Boys, die ohne Lizens betroffen wurden, mit „rohen Kaffern" zusammen eingesperrt hatte. Pastor Wagener erzählte mir als Gegenstück, daß man in der nach Ansicht von „Argos" und „Cape Times" doch gewiß hoch civilisirten Kapstadt eine deutsche Lehrerin, welche auf der Straße einen plötzlichen Anfall

Digitized by Google

von geistiger Störung und Verwirrung bekam, fesselte, ins Gefängniß warf und zwar mit 16 kriminellen Kafferweibern zusammen in einem Raume, und daß man die Unglückliche zwang, 10 Tage lang in einem Bett und unter einer Decke mit einem Kafferweib zu schlafen, welches zwei Kinder vergiftet hatte. Und einen anderen Beweis hiesigen englischen Pharisäerthums erzählte mir derselbe Gewährsmann aus einer allgemeinen Pastorenkonferenz, die betr. Besprechung der Moralitätsverhältnisse in Kapstadt einberufen war. Die englischen Vertreter leisteten sich dabei den schönen Satz: „Das Uebel der Unmoralität sei nur von Frankreich und Deutschland importirt, das englische Volk aber sei rein.“ Die Herren brauchten nur einmal die Hotels in Kapstadt zu besuchen, um sich ein anderes Bild von ihren unschuldigen englischen Lämmern zu verschaffen! Daß unser Pastor ablehnte, sich an weiteren solchen Konferenzen zu betheiligen, verstand sich bei seinem stark entwickelten Nationalitätsgefühl von selbst.

Sehr günstig sticht von der englischen ein Theil der hiesigen holländischen Presse ab, an deren Spitze das ruhig und vornehm geschriebene, früher von Hofmeyr redigirte „Ons Land“ steht, welches dreimal in der Woche erscheint und auch einige Spalten Text in englischer Sprache bringt, während der von Rhodes gekaufte „De Kolonist“ auch dreimal per Woche ausschließlich in holländischer Sprache erscheint. Diese beiden Zeitungen haben im Gegensatz zu den englischen keinen Straßenverkauf, aber einen großen Abonnentenkreis, besonders „Ons Land“.

Im Uebrigen sind auch die hiesigen Buren keineswegs Engel, man wirft ihnen vielmehr eine große Vorliebe zu Lug und Trug vor und erklärt dieselbe aus ihren Antecedentien; stammen sie doch meist von Soldaten der holländischen Kompagnie ab, welche nach ihrer Dienstleistung im Lande angesiedelt, aber streng verpflichtet wurden, ihre Geschäfte ausschließlich mit der Gesellschaft zu machen; die Versuchung, mehr verdienen zu können, ließ die Ansiedler aber nach Wegen suchen, ihre Geschäfte heimlich mit Schiffskapitänen abzuschließen und die Kompagnie auch sonst zu hintergehen, wo man konnte. Auch die Mitglieder des Kapparlaments sollen vielfach nicht weniger korrupt, als die in Pretoria sein, nur ist man hier vorsichtiger und hat — leider, wie die Patrioten sagen — nicht dieselben Möglichkeiten zu Geschäftchen wie in Transvaal.

Die starke Spannung, welche heutigen Tages in der Kapkolonie zwischen den holländischen und englischen Elementen besteht, datirt erst seit der von Sir Bartle Frere inaugurirten imperialistischen Politik und der Ueberschluckung Transvaals im Jahre 1877. Als England sich 1881 veranlaßt sah, diesem Burenreich seine Selbstständigkeit zurückzugeben, regte sich auch das Selbstgefühl der Holländer in der Kapkolonie und sie setzten 1882 die Gleichberechtigung ihrer Sprache bei den Parlamentsverhandlungen durch, in denen seit 1872 nur das Englische zugelassen war; Hofmeyr gründete den Afrikanderbund und 1890 wurde der Südafrikanische Sprachenbund zur Pflege des Schriftholländischen gestiftet.

Digitized by Google

Zweck des Afrikanderbundes der südafrikanischen Patrioten ist, die hiesigen Engländer, Holländer und Deutschen zu versöhnen, überhaupt alle Weißen zu einem Element und ganz Südafrika zu einem politischen Ganzen zu verschmelzen, ob unter britischer Oberhoheit oder nicht, war für den Bund eine offene Frage. Der Afrikanderbund, dem Cecil Rhodes neben Hofmeyr als hervorragendstes Mitglied angehörte, blieb in seinen Bestrebungen nicht ohne Erfolg; die Verbitterung und das Mißtrauen des holländischen Theils der Bevölkerung gegen die Engländer begann zu schwinden, der Gedanke eines „Vereinigten Südafrika" fing an zu zünden. Herrn Cecil Rhodes aber, der ja die Seele dieser Bewegung war, ging es anscheinend zu langsam und das führte zu der elenden Verschwörung, die es auf Transvaal abgesehen hatte und die in Krügersdorp scheiterte. Die ganze Burenbevölkerung von den äußersten Grenzen Transvaals bis an das Kap der guten Hoffnung betrachtete diesen Gewaltstreich als einen gegen sie gemünzten Anschlag. Der alte Haß gegen das „perfide Albion" und seine Söhne ist wieder erwacht, das Werk der friedlichen Arbeit vieler Jahre zerstört und eine Kluft gähnt tiefer als zuvor zwischen den beiden Hauptelementen der Bevölkerung des südlichen Afrikas. Rhodes war nicht nur an den Buren, sondern auch am Afrikanderbund zum Verräther geworden und hatte das in ihn gesetzte Vertrauen gröblich getäuscht. Hofmeyr, sein treuester und bester Freund, schnitt zwischen sich und ihm das Tischtuch entzwei. Auch dieser Jan Hofmeyr ist eine geborene Herrschernatur und dabei ein kluger, verschlagener Staatsmann, aber er liebt es nicht wie Rhodes, immer vor der Rampe zu paradiren, sondern hält sich als „Maulwurf von Campstreet", wie ihn seine Gegner nennen, gewöhnlich mehr im Hintergrund. Es wurde ihm angeboten, Präsident des Oranje-Freistaates zu werden, doch hat er diese Ehre ebenso ausgeschlagen, wie den ersten Ministersessel der Kapregierung, den seit 1898 sein jüngerer Freund Schreiner einnimmt. Hofmeyr lebt als Privatmann weiter, übt aber im Stillen einen großen Einfluß auf seine trefflich organisirte und stramm disciplinirte Partei aus und es ist nicht zu verkennen, daß unter dem holländischen Theile der Bevölkerung am Kap augenfällig eine Gesinnung zunimmt, welche auf Schaffung der „Vereinigten Staaten von Südafrika" hinzielt. Kimberley und Johannesburg, der Oranjefreistaat und Transvaal sind die Ursachen der Blüthe der Kapkolonie geworden. Der Verkehr, den die Diamanten- und Goldfelder der benachbarten Republiken mit sich brachten, hat den Hafenstädten und den Staatsbahnen der britischen Kolonien zu einer ungeahnten Blüthe verholfen und den früheren Ausfall im Staatshaushalt in einen Ueberschuß umgewandelt. Der Wunsch nach einer Vereinigung mit den Freistaaten ist also natürlich, aber die Mehrzahl der Südafrikaner wünscht dieselbe auf dem geraden Wege einer freiwilligen Federation und nicht auf dem krummen Wege der Ränke von Finanzmächten und Chamberlain'scher Vergewaltigungs-Politik. Soll letztere durchgeführt werden, so schafft sich England in Südafrika ein zweites Irland.

Der inzwischen von England leichtsinnig und frevelhaft heraufbeschworene Krieg ist bis jetzt, Ende 1899, allerdings nichts weniger, als die erwartete

Digitized by Google

„militärische Promenade nach Pretoria“ gewesen, sondern hat vielmehr in ungeahnter Schärfe das alte Wort bewahrheitet, daß Südafrika das Grab des Rufes englischer Generäle sei, während die Buren neben ihrer allgemein erwarteten alten Tapferkeit und geschickten Ausnützung des ihnen vertrauten Geländes auch so glänzende strategische Gaben bewiesen haben, wie sie wohl selbst ihre besten Freunde kaum zu hoffen wagten.

Digitized by Google

Bedeutung

einiger niederdeutsch-afrikanischer Grundwörter, welche in den Ortsnamen Südafrikas häufig wiederkehren:

aar = Ader, unterirdischer Wasserlauf.
dam = Erdwall zum Auffangen des Wassers, sowie die gestaute Wassermenge selbst.
drift = Flußfurth, Ueberfahrtsstelle.
fontein = Wasserloch, Quelle.
gravwater = Wasserloch im Flußbett.
hoogte = Hochebene, Bodenschwelle.
karroo = Hottentottenwort für trockene Gegend.
klip = Stein, Klippe, Felsen.
kloof = Schlucht, Kluft.
kolk = Wasserloch.
kop, kopje = Bergkuppe, Hügel.
kraal = Eingeborenen-Dorf, vom span. „coral" portug. „curral" stammend.
krantz = Klippe, Bergabsturz.
laagte = Niederung, weites Flußthal.
modder = Morast.
oog = Auge, Wassertümpel.
pan = Salzpfanne, Reste früherer Brackwasserseen.
poort = Pforte, Engpaß.
put, püts = gegrabener Brunnen, Wasserloch.
riet = Schilf.
rivier = Fluß.
ruggens = wellige Abhänge, unbewässerte Hügelrücken.
sluit = Graben, Rinne, Fluß.
spruit = Bach, kleiner Fluß.
straat = vegetationslose, geröllbedeckte Ebene.
veld = Weide- und Jagd-Feld, Ebene.
vlakte = Fläche, plateauartige Wasserscheide zwischen zwei Flußsystemen.
vlei = zur Regenzeit Wasser führende kleine Senkungen mit thonigem Boden.
waterbank = Wasser haltende, wannenartige Vertiefungen im Felsboden.
werft = Wohnplatz, Ansiedlung.
zand = Sandfläche.

Zur Aussprache:

ae = a; eeu = e; ieu = i; ij = ei; oe = u; oo = o; ou = au; sch = s—ch; u = ü; v = f; z = s.

Digitized by Google

Entfernungen
in
See- bezw. englischen Land-Meilen.

See-Meilen.		Land-Meilen.	
Hamburg — Antwerpen	421	Lourenzo-Marques — Barberton	136
Antwerpen — Lissabon	1100	Durban — Pietermaritzburg	70
Lissabon — Neapel	1300	Pietermaritzburg — Johannesburg	413
Neapel — Port Said	1125	Johannesburg — Bloemfontein	265
Port Said — Suez	87	Bloemfontain — East-London	401
Suez — Aden	1308	East-London — Williamstown	42
Aden — Tanga	1695	Williamstown — Grahamstown	77
Tanga — Dar-es-Salam	115	Grahamstown — Port Alfred	43
Dar-es-Salam — Sansibar	40	„ — Port Elizabeth	106
Sansibar — Mutsumadu	478	Port Elizabeth — Kimberley	485
Mutsumadu — Mayotta	74	Kimberley — Buluwayo	714
Mayotta — Majunga	190	„ — Kapstadt	647
Majunga — Nossi-Bé	190		
Nossi-Bé — Diego-Suarez	157		
Diego-Suarez — Tamatave	395		
Tamatave — Pointe des Galets	371		
Pointe des Galets — Port Louis	130		
Port Louis — Sansibar	1985		
Sansibar — Mosambik	570		
Mosambik — Beira	485		
Beira — Lourenzo-Marques	455		
Lourenzo-Marques — Durban	320		
Durban — East-London	253		
East-London — Port Elizabeth	131		
Port Elizabeth — Kapstadt	430		
Kapstadt — London	6180		

Digitized by Google

Im Verlage von **W. Mauke Söhne, Hamburg** erschienen:

Ein Zug nach Osten.

Reisebilder aus

Indien, Birma, Ceylon, Straits Settlements, Java, Siam, China, Korea, Ostsibirien, Japan, Alaska und Canada

von

Moritz Schanz.

2 Bände. 850 Seiten. Brochirt 10 Mark. Elegant gebunden 12 Mark.

Urtheile der Presse:

„Wenn der Verfasser sein Werk anspruchslos „Reisebilder“ und sich selbst gelegentlich „bescheiden einen Touristen nennt, so zeigt doch die ebenso gründliche, wie feinsinnige „Beobachtung, welche aus seinen Schilderungen spricht, daß er mit Meisterschaft versteht, „überall das Wesentliche mit praktischem Blick herauszufinden und dem Leser in origineller „Form eine Reihe von fesselnden und belehrenden Bildern vorzuführen. Das Werk ist „reich an neuem Material über Geschichte, Sitten, Volks- und Verkehrsleben und bringt „eine Fülle werthvoller Ergänzungen zur Kenntniß von Ländern, die, obwohl an den „großen Handelsstraßen liegend, noch immer in mancher Hinsicht der weiteren Erschließung „harren. Die anspruchslose, aber formvollendete Darstellung, ein frischer Humor, ein „offenes Auge für Land und Leute und nicht an letzter Stelle das warme Gefühl für „die deutsch-nationalen Interessen im Osten wirken ungemein anregend. Das wirklich „gute Buch wird überall, auch in wissenschaftlichen Kreisen, rege Antheilnahme finden.“

(Petermanns Mittheilungen.)

„Der Verfasser, welcher augenblicklich mit der Reichskommission wieder in China „ist, bietet in seinen Berichten bedeutend mehr, als die üblichen Reisebeschreibungen. „Herr Schanz besitzt die Fähigkeit, zu sehen und zu hören; er ist gut vorbereitet hinaus„gegangen, mit guten Empfehlungen versehen, und wußte, was er wollte. Er wendet „seine Aufmerksamkeit in erster Linie den wirthschaftlichen Verhältnissen — namentlich „Ostasiens — zu, die ja augenblicklich in mehr als einer Beziehung für uns interessant „sind. Die Darstellung ist angenehm und hält glücklich die Mitte zwischen Trockenheit „und Feuilleton; durch das Ganze geht, aber ohne sich je aufzudrängen — ein warmer „Hauch deutschen Volksbewußtseins. Der „Zug nach Osten“ ist ein lesbares, inhalts„reiches Buch, von einem gebildeten Mann geschrieben, eine der besten unter den Reise„beschreibungen, die mir in den letzten Jahren durch die Hände gegangen sind, nützlich „und interessant dem Geographen und dem Laien.“

(Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde, Berlin).

„Die Schilderungen gehören zu den besten Beschreibungen einer Weltfahrt, die „im letzten Jahrzehnt erschienen sind.“

(Leipziger „Illustrirte Zeitung“, J. J. Weber).

Digitized by Google

Im Verlage von W. Mauke Söhne, Hamburg erschienen:

Das heutige Brasilien.

Land, Leute und wirtschaftliche Verhältnisse

von

Moritz Schanz.

Ein Band. 364 Seiten. Mark 5.—

„Das neue Buch über Brasilien dürfte in der Vielseitigkeit des Inhalts, in der „anschaulichen Schilderung des Lebens und Treibens der Brasilianer und der wunderbaren Natur Manchem willkommen sein. Besonders werthvoll sind die Berichte über „die Einwanderung und Kolonisation, sowie das Volkswirthschaftliche mit einer Reihe „interessanter, bisher kaum bekannter Statistiken. Die klare Darstellung der politischen „Verhältnisse des Landes seit dem Uebergange vom Kaiserthum zur Republik und des „damit verbundenen Umschwungs der Verwaltungsverhältnisse, ferner die fesselnde „Schilderung der Finanzlage unter dem neuen Regime, ist bei den vielen Beziehungen, „die Brasilien mit Europa verbinden, jedenfalls sehr beachtenswerth. Der Verfasser, „der Jahrzehnte lang in Brasilien in angesehenster Stellung gelebt hat, füllt mit seinem „trefflichen Buche geradezu eine Lücke aus in der bisher recht mageren Litteratur über „Brasilien."

(Hamburger Nachrichten).

Quer durch Südamerika

von

Moritz Schanz.

Rio grande do sul. Montevideo. Argentinien. Paraguay. Anden-Uebergang. Chile.

1 Band. 154 Seiten. Mark 2.50.

Druck von Wilhelm Adam, Chemnitz.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

5441033
SEP 7 '76 H

SEP 7 1976

CANCELLED
466802
OCT 9 1976

CANCELLED
NOV 15 1976
11-15
Spl

Digitized by Google

r 609.00
reifzuge durch Ost- und Sud-Afr
dener Library 006541336
3 2044 088 650 049

Digitized by Google